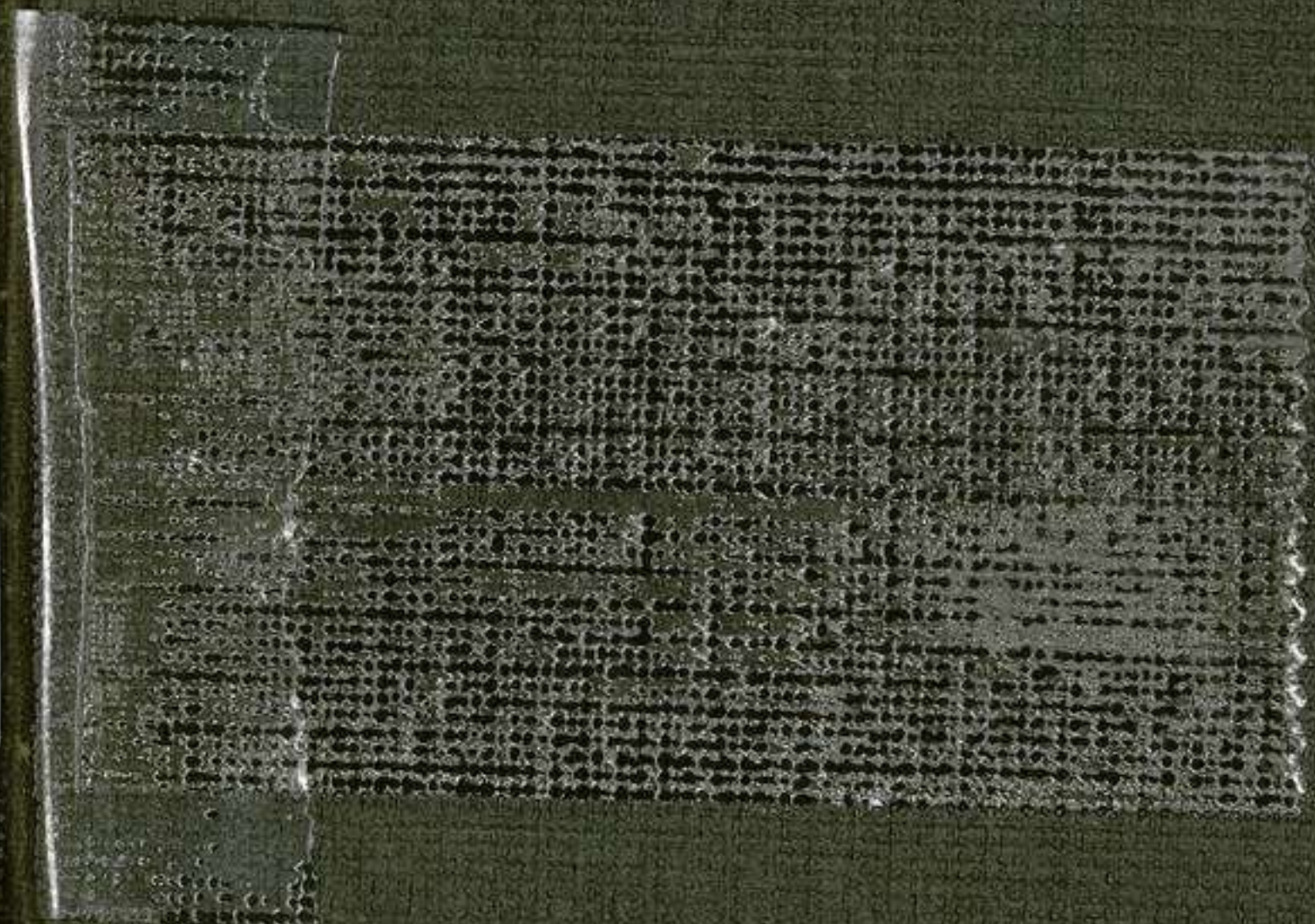


M
86



186 S.4



1052676

SM 186

ESTUDIOS MARÍTIMO-MILITARES

SOBRE EL

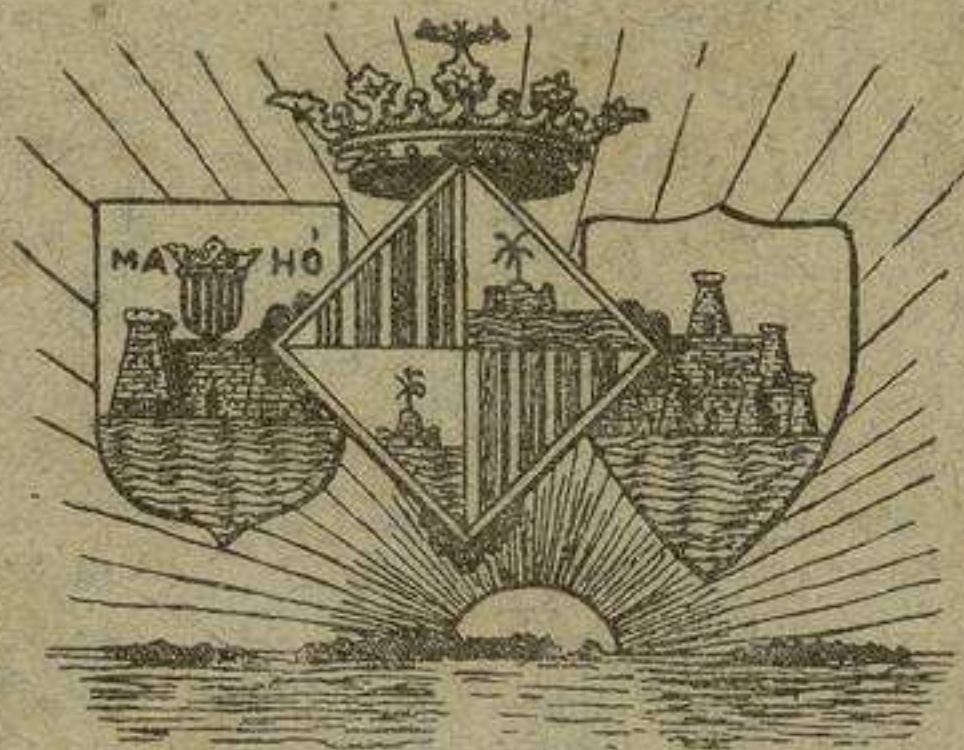
ARCHIPIÉLAGO BALEAR

POR

José Riera Alemañy

TENIENTE DE NAVÍO

(Publicados en Revistas profesionales)



Reg. por su Autor.

Año 1901

ESTUDIOS MARITIMO MILITARES
SOBRE EL ARCHIPIÉLAGO BALEAR

355(26.75)
R1E

ESTUDIOS MARÍTIMO-MILITARES

SOBRE EL

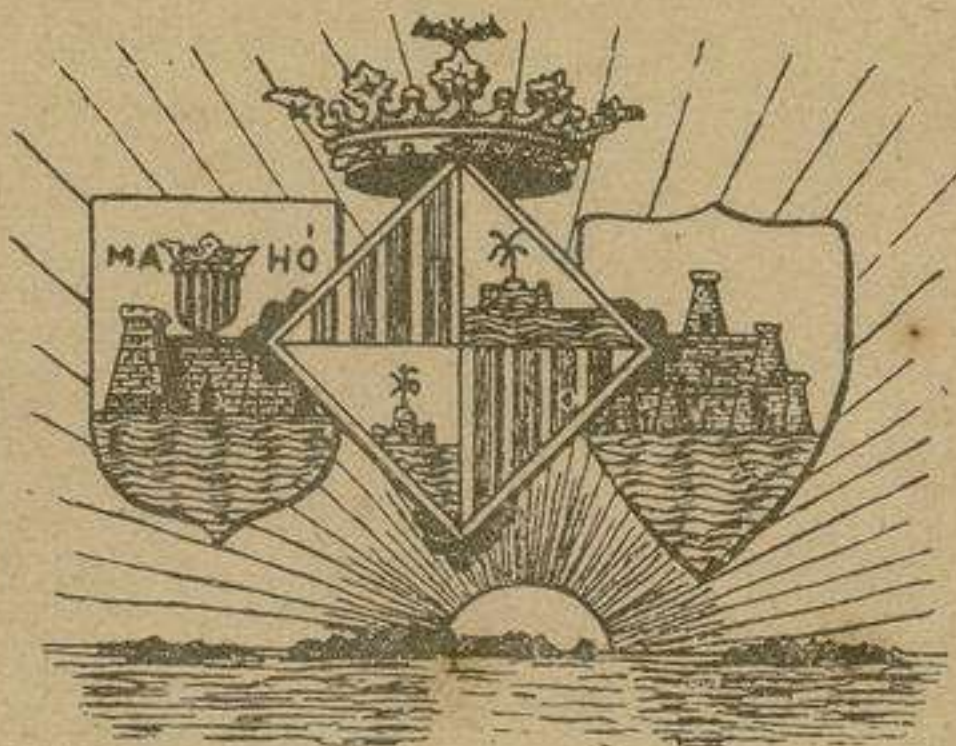
ARCHIPIÉLAGO BALEAR

POR

José Riera Alemañy

TENIENTE DE NAVÍO

(Publicados en Revistas profesionales)



B-67A

Al Señor
D. José Ferrándiz y Niño
Capitán de Navío

Bajo sus indicaciones di los primeros pasos al terminar mi carrera y á sus consejos y avisos, que siempre he recordado con cariño, debo mi afición á los estudios de índole parecida á los que encierran estos apuntes.

Sería por lo tanto pecado de difícil absolución, si al dar á la publicidad estos estudios, tan escasos de mérito como asitos de buena voluntad, no dedicara á V. S. un respetuoso recuerdo, única muestra que por ahora me cabe ofrecerle del agradecimiento que le conservo por haberme conducido casi de la mano en la época mas crítica de mi carrera.

Si V. S. acepta esta prueba de afecto y aprecia en su verdadera magnitud la sinceridad de la misma, quedarán salisfechos los deseos y aspiraciones de

El Autor

Mahón 30 de Abril de 1901.

PRÓLOGO

CUANDO las cuestiones internacionales dominan y preocupan al mundo entero; cuando en los centros diplomáticos se habla con mas calor que nunca del próximo desenlace de los asuntos del Imperio Marroquí; cuando Europa en masa está á la expectativa, esperando las consecuencias de las victorias británicas sobre el Transvaal y la prensa nacional y extranjera apunta las ambiciosas pretensiones de algunas potencias sobre el archipiélago balear, un intenso clamoreo de la pública opinión revela, con desusada impaciencia, el temor que la asalta de que el equilibrio mediterráneo, equilibrio verdaderamente inestable de las naciones continentales, al romperse,

arrastre consigo al pabellón que si no de un modo perenne, por manera casi continua, ha sostenido enhiesto en este grupo de islas en extremo codiciado, tanto por su posición estratégica como por el valor intrínseco de su suelo.

Vano empeño sería tratar de contener esta poderosa corriente nacida al calor de un acendrado patriotismo y mal encauzada por el pesimismo desconsolador que se respira en el ambiente que nos dejaron los pasados desastres de recordación tan triste como eterna. Pero preciso es que por lo menos los que tuvimos la dicha de nacer españoles en el suelo balear, pongamos de relieve la fácil empresa que es conseguir colocarlo en estado de defensa y después clamemos, y clamemos alto en pró de la nobilísima idea de que quede el archipiélago en condiciones de no tener que ser entregado, si el triste caso llegara, sin antes haberlo defendido, osada y tenazmente, y haber regado con nuestra sangre los santos lugares en que cada piedra, cada tronco y cada montón de arena de sus hermosas playas, envuelve á cientos los recuerdos de la infancia.

Para conseguirlo no hace falta que la Nación se imponga cuantiosos sacrificios poco en consonancia con su estado financiero de ahora; ni acudir á ruinosos empréstitos que graven más y más el Erario público. Basta en mi con-

cepto hacer un pequeño esfuerzo; es suficiente que se miren con buena voluntad estas rocas, y se vea en ellas no tan solo una prolongación del suelo Hispano, sino también los grandes beneficios que su posesión ha de proporcionar á España, tanto para asegurarle una paz duradera por medio de alianzas en cuyo seno han de pesar mas las Baleares que la Nación entera, como para asegurar una influencia no dudosa en todos los conflictos que tengan que ventilarse, sirviéndose de las armas, sobre la superficie movediza del Mediterráneo occidental.

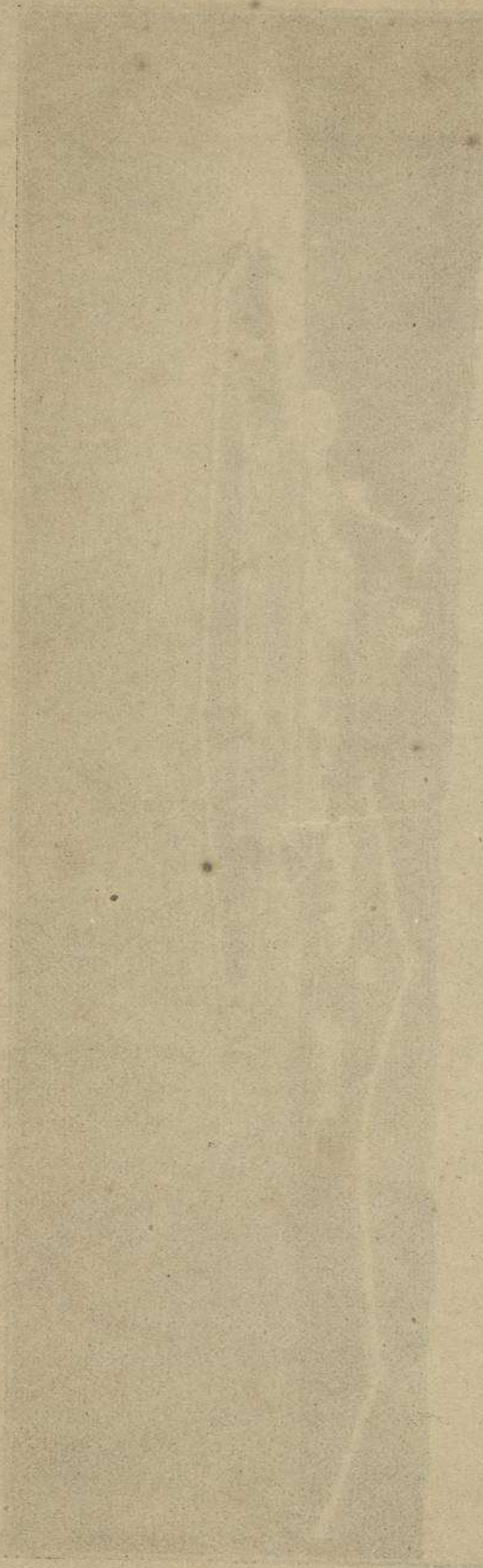
Quien lea con detención estos apuntes sacará seguramente en consecuencia que no es empresa difícil ni ruinosa la de poner en estado de defensa el archipiélago balear, hoy abandonado, efecto sin duda de la debilidad de esta España del siglo XIX, carcomida y minada por luctuosas y sangrientas luchas fratricidas, por contiendas lejanas en América y recientemente en guerras coloniales y de orden internacional, que tanto han reducido sus horizontes y limitado su poderío. Pero no hay que dudar que la España nueva, desembarazada del terrible cáncer que la consumía, al orientar su política exterior y crear un poder naval en consonancia con el derrotero político que emprenda, atenderá como á una de sus más perentorias necesidades á la defensa del archi-

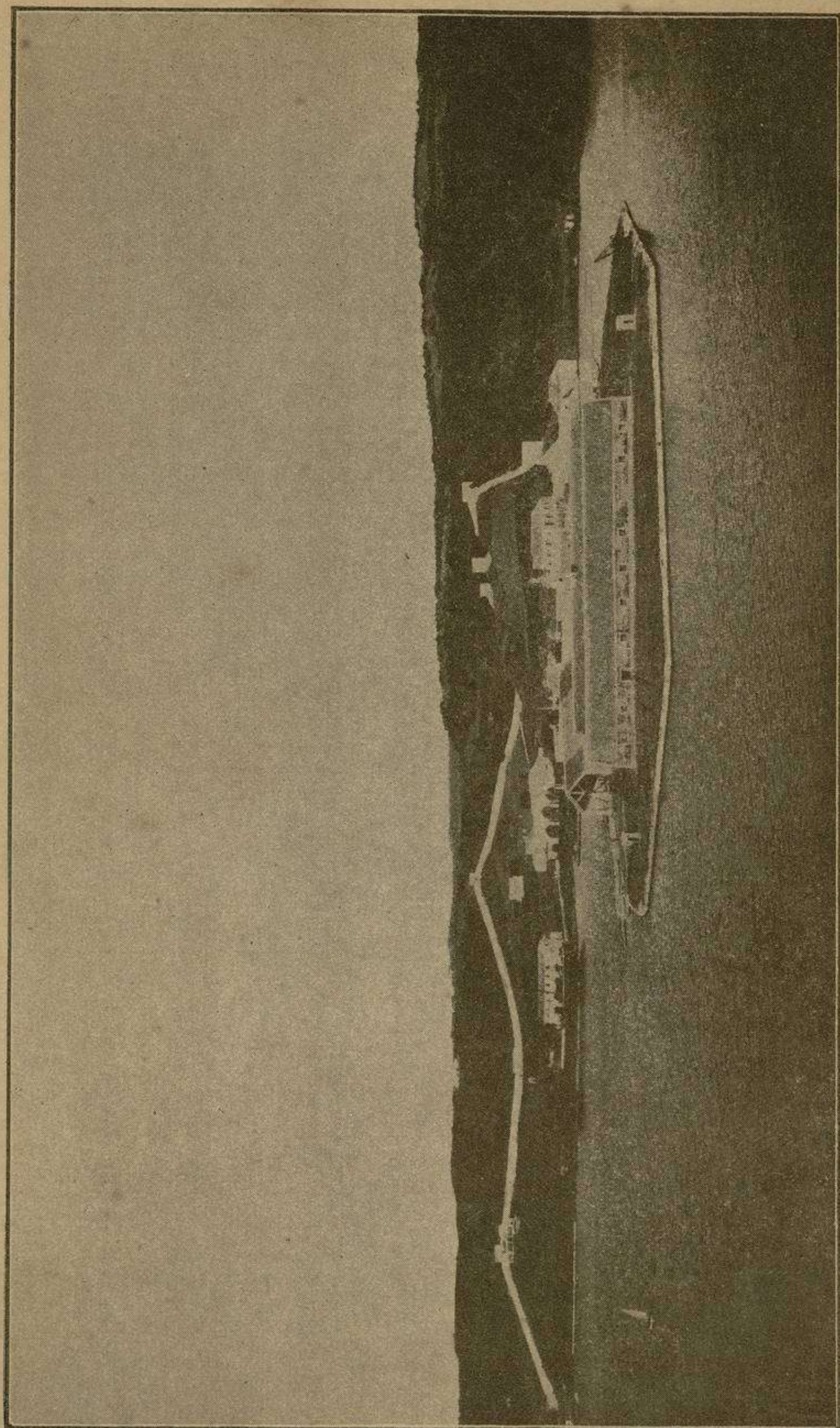
piélagos balear; y aquel pabellón que nos cobijó al nacer y que con sus colores de sangre y oro á alegrado siempre nuestras pupilas, seguirá tremolando sobre este grupo de islas más codiciado que otra región cualquiera de las que á su sombra crecen y se desarrollan.



EL ARSENAL DE MAHÓN







Vista del Arsenal de Mahón



I^(*)

Lo que ha sido

AL espirar el siglo XVII la Marina de Menorca, corriendo pareja con el abatimiento de la nación entera, estaba sometida al estado de impotencia á que la había arrastrado un siglo de continuos desacier-

(*) Para poder recopilar la reseña histórica del arsenal de Mahón, que forma la primera parte del presente trabajo, nos hemos valido de cuantas obras se han escrito sobre la historia de Menorca, entre las cuales descuellan las de Oleo y Riudavets. De auxiliar poderoso nos ha servido también un notable manuscrito en menorquín, que ha tenido la amabilidad de facilitarnos nuestro distinguido amigo D. Antonio Roca, consistente en una minuciosa crónica de Mahón que abraza desde 1776 á 1826, la cual pone de manifiesto la infatigable laboriosidad de su autor, el capitán de Marina mercante D. Juan Roca, que la continuó hasta su muerte.

Al voluminoso archivo de la Comandancia de Marina, que hoy ocupa una sala entera de este arsenal, sólo se ha acudido para aclarar determinados puntos, en que no manifestaban conformidad los autores consultados.

tos. La piratería de los argelinos, que no podía reprimirse por falta de recursos, paralizaba hasta el comercio isleño; languidecían las industrias de mar, que solían pagar con años de cautiverio en repugnante mazmorra argelina; las poblaciones del litoral, temerosas de piráticas invasiones, eran evacuadas por sus moradores, y los pocos buques que existían pertenecientes á la navegación comercial, permanecían arrumbados en el puerto de Mahón por la falta de dotaciones á que habían conducido los lamentables desaciertos de aquel soberano que á sí propio se apellidaba el *Grande*, incrementados durante la calamitosa Regencia de doña Mariana de Austria, y en el funesto reinado del último Príncipe de aquella dinastía, con la cual murió la Marina militar, la navegación mercantil quedó aniquilada y se entró de lleno en un período de superstición y oscurantismo.

Sorprendida en tan lamentable estado la Marina de Menorca, al llevarse á cabo en 1708 la primera invasión inglesa, bajo pretexto de entronizar en la isla al Pretendiente, y ya en poder del Gobierno británico aquella codiciada isla, cuyo exclusivo dominio le concedía el funesto tratado de Utrech, que selló la encarnizada guerra de sucesión, trataron y consiguieron los nuevos gobernantes aportar á la isla mayores conocimientos navales, acreciendo al mismo tiempo la afición al mar y á todas las

industrias marítimas, dictando medidas tan acertadas, que dieron origen á una plétora tal de buena marinería, que al ocurrir las desastrosas guerras continentales que paralizaron el comercio del Mediterráneo, se vió apurado el Gobierno inglés para dar colocación y jornal, aunque modesto, á tanto hombre que quedaba sin trabajo.

A fin de vencer la inesperada crisis que las circunstancias hacían atravesar á la gente de mar, que tantas distinciones recibía del infatigable gobernador de la isla, Coronel Kane, decidió tan celosa autoridad dar un poderoso impulso á las obras del puerto, construyendo almacenes y muelles en sus confines, que estaban convertidos en informes playazos, y eligió el pantanoso juncal que había por frente de Mahón para que sirviera de emplazamiento á un arsenal del Estado, dando en 1724 comienzo, primero á las obras de saneamiento de aquel pantano, y después á la construcción de algunos almacenes dedicados á la conservación de efectos navales.

Las necesidades, siempre en aumento, que la Marina militar tenía, debido á su afán constante de alcanzar el dominio completo del Mediterráneo, añadidas á sus obligados armamentos para contrarrestar las continuas amenazas de Francia y España, á cuyas naciones ligaban fuertemente comunes intereses, obligaron al

potoso Gobierno del Rey Jorge I á aglomerar en el puerto de Mahón gran cantidad de pertrechos navales que su inmejorable gobernador (*), General Kane mandaba estivar y ordenar en los almacenes que sin cesar se construían en la orilla derecha del puerto, cuyos edificios incrementaban las obras del naciente arsenal, dedicado á la recorrida de los buques de guerra, y que estaba emplazado en un lugar que por ser el más hondable y abrigado del anchuroso puerto de Mahón, se prestaba á que en él sufrieran sus reparaciones los buques de la Armada británica.

Al cesar, por fallecimiento (19 Diciembre 1736), el General Kane en el gobierno de la isla de Menorca, donde por espacio de veintitrés años desempeñó el mando supremo, conquistando el aprecio de los menorquines y la gratitud de su Rey, sufrieron las obras del arsenal una paralización sin nombre, quizá debido á que absorbieran por completo las energías de su sucesor, el Coronel Pimfold, que desempeñó interinamente el mando durante tres años; por una parte, las competencias entre el poder británico y el clero de Ciudadela, y por otra, el gran desarrollo del comercio marítimo, nacido

(*) Cuando tomó el mando de la isla era Coronel y fué ascendiendo hasta Capitán general, siguiendo siempre en el mismo destino de Gobernador de Menorca, para el cual era insustituible,

de las acertadas medidas que el General Kane había tomado, las cuales obligaban á dar mayor impulso á las obras y almacenes destinados á la navegación comercial, que se fueron levantando en la orilla del puerto opuesta al naciente astillero.

Durante el funesto mando del Brigadier Austruther, felizmente fugaz (1739-1742), ocupóse con preferencia en satisfacer sus desenfrenados instintos de avaricia y dar rienda suelta á su carácter perverso, que en dar impulso al arsenal. Y como al encargarse del mando estallara la presentida guerra entre España é Inglaterra, la primera de las cuales aspiraba á recobrar su antiguo dominio del Mediterráneo, creyó en su afán de acaparar riquezas, que para su medro personal estaba indicada la protección al armamento de buques corsarios, en cuyas presas, por razón de su cargo, debía intervenir; y con tal medida, que dictaron la ambición y la avaricia, reportó á la isla beneficio sin cuento, porque el afán del lucro hizo que se dedicaran á la mar muchos menorquines y que tuvieran un poderoso incremento las industrias navales por la creación de muchos astilleros particulares que entonces se fundaron y que, durante la época del mando del General Wynyard, que le sucedió, no cesaban de botar y armar en corso embarcaciones que transportaban ricos cargamentos apresados, dando con ello

vida y engrandecimiento al puerto de Mahón.

De suponer es que, durante el mando del general Winyard (1742-1748), no languideciera el arsenal militar, debido á que la guerra naval de que era teatro el Mediterráneo obligaba á la constante permanencia de poderosas Esquadras inglesas en el puerto, y además que el gran desarrollo alcanzado por las construcciones navales en astilleros particulares suele ir siempre aparejada con la prosperidad de los arsenales del Estado. Pero, á pesar de tales razones que conducen á suponer que vivió pujante el establecimiento que nos ocupa, nada encontramos en los muchos documentos que á la vista tenemos que nos indique que sufriera el arsenal engrandecimiento en aquella época en que todo lo absorbía el afán del lucro y la realización de inmejorables presas.

No ocurre lo mismo con la lectura del período histórico que abraza el mando (1748-1756) de Sir William Blakeney, patricio honrado y conciliador que pasó por el amargo trance de firmar la capitulación de la isla, entregándola á las fuerzas de mar y tierra combinadas que la Francia envió á las órdenes respectivas del Almirante Galissonniere y el General Duque de Richelieu. Durante su gobierno, próspero, porque continuaba aún el raudal de riquezas que los armamentos en corso y el movimiento mercantil traían al puerto de Mahón, las líneas

de almacenes que á una y otra orilla del puerto se levantaban (los de poniente pertenecían todos á la Marina militar) crecían, para cobijar los unos las mercancías que los corsarios importaban, y los otros las grandes existencias de víveres y efectos navales que continuamente se almacenaban para que en el arsenal pudiese repostarse su poderosa Escuadra del Mediterráneo. A medida que las necesidades del comercio hacía crecer el número de astilleros particulares, iban en aumento también las gradas en el astillero del Estado, donde sobraban elementos para emprender las más complicadas construcciones navales de aquella época; y la maestranza del arsenal, que completaba el aprendizaje adquirido en los astilleros particulares con las lecciones de maestros ingleses, que poseían conocimientos más completos, resultaba inmejorables.

En la época á que nos referimos sufrió tan gran impulso el arsenal de Mahón, que no sería aventurado asegurar que llegó á su apogeo, pues se llevaron á cabo en el mismo todas las obras necesarias para que en su recinto encontraran los buques de la Escuadra, no tan sólo medios de reponerse de todos los elementos de guerra, sino también para que pudiesen sufrir las mayores reparaciones después de un combate ó de aguantar un horroso temporal. Creemos que al espirar en Menorca la primera

dominación inglesa, sólo hacía falta al arsenal de Mahón el ensanche que estaba en proyecto, anexionando al mismo la isla Pinto; y esta obra, como veremos más adelante, se llevó á cabo durante la segunda dominación británica, mucho más corta y menos accidentada que esta primera, á la que debe su creación el arsenal que nos ocupa.

Abandonado el arsenal por las tropas inglesas, refugiadas todas en la fortaleza de San Felipe, se apoderaron los franceses del mismo y poco después del gobierno de la isla de Menorca, al que les daba indiscutibles derechos la capitulación del General Blakeney, á quien sucedió en el mando el Gobernador francés Conde de Lannion.

No hemos podido averiguar la protección que al arsenal y su astillero dispensaría Luis XV durante el corto intervalo (1756-1763) en que la isla de Menorca perteneció á la corona francesa; y la circunstancia de no hablar los historiadores que hemos consultado ni incidentalmente del establecimiento que nos ocupa, nos induce á sospechar que el arsenal de Mahón, corriendo parejas con todas las industrias menorquinas, languideció en aquel intervalo, que la historia caracteriza de decaimiento para todo lo que reportara utilidad y de avance sin límites para todo lo frívolo é insustancial. Tal vez el convencimiento íntimo que los franceses

tenían de que su estancia en la isla de Menorca sería muy limitada, fuese causa de que no trataran de mejorar y utilizar el arsenal; y parece indicarlo así el que tampoco introdujeran mejora alguna en la administración de la isla, que continuaron gobernando con la misma legislación municipal que habían implantado los ingleses.

El tratado de paz que Francia é Inglaterra firmaron en París á principios de 1763, despojaba á Luis XV de la isla de Menorca, en la cual iba á comenzar, según las cláusulas del mismo tratado, una nueva dominación británica. Aunque mucho más corta que la anterior, sus dos Gobernadores, Coronel Jonhston y General Murray, trabajaron sin descanso para que viviera floreciente el arsenal del Estado, que ensanchó notablemente el primero, disponiendo en 1768 que comenzaran las obras de aplanamiento de la isla Pinto, que pasó á formar parte del arsenal. Entre él y su sucesor, General Murray, ultimaron la obra antes mencionada; construyeron alrededor de la isla muelles donde pudiesen estar atracados buques de los mayores calados; edificaron sobre ella los amplios almacenes para recorrido, que hoy se conservan todavía, aunque con otra repartición interior más adecuada á las necesidades de ahora; dotaron á la isla de una hermosa grada, que tenía su emplazamiento en el sitio que hoy

ocupa el varadero cubierto para torpedos, y construyeron muelles y terraplenes á fin de poder unir por medio de un corto puente el arsenal antiguo con la isleta que recientemente se había aplanado.

En la nueva grada mandó poner el General Murray la quilla de una fragata de 18 cañones, que en su presencia fué botada al agua en el mes de Septiembre de 1779, y que, con el nombre de *Minorca*, prestó valiosos servicios á la Marina británica en el curso de la guerra que con Francia había dado comienzo y que fué causa de un nuevo cambio de dominación en esta isla.

Otras mejoras se llevaron también á cabo ante los fundados temores que á Inglaterra asaltaron de que se aliaría con Francia el Gobierno español después de la ruptura de relaciones que entre las dos primeras potencias ocurrió en 1778, las cuales dieron lugar á que tratara de reunir en el arsenal de Mahón gran cantidad de material de guerra, y el Gobernador inglés, por su parte, no se olvidaba tampoco de preparar, aunque inútilmente, la defensa de dicho establecimiento, rodeándolo de tapias de alguna resistencia y levantando en ellas seis casetas con sus aspilleras, á fin de reunir en las mismas el personal afecto al astillero y encomendarles su defensa. Dichas obras que hoy se conservan todavía para marcar los límites

del arsenal, quedaron ultimadas el 18 Octubre de 1778, en cuya fecha, según consta en la crónica de Mahón, que á la vista tengo, se personó en el arsenal el General inglés Murray, Gobernador de Menorca, con el objeto de inspeccionar dichas obras terminadas, de las cuales le hizo entrega el maestro Jaime Ros, que, como mejor postor en la subasta, fué el encargado de construirlas.

El armamento en corso, que el General Murray, desde la primera noticia de la guerra autorizó, no tan sólo contra el comercio marítimo de Francia, sino también contra las naves del comercio español, á pesar de no haber roto Inglaterra las relaciones con España, dió lugar á que tomaran gran impulso las construcciones navales en los astilleros particulares, y como no había en el del Estado ningún barco en construcción, mucha de su maestranza fué autorizada para ejercer su oficio en los citados astilleros, en los cuales se formaba un plantel de inmejorables operarios, cuyos servicios podía utilizar, en caso necesario, la Marina de guerra.

Por fin, el 19 de Agosto de 1781 se presentaron frente á Mahón las fuerzas navales aliadas, y después de llevar á cabo un desembarco sin dificultad alguna no lejos de la boca del puerto, se trasladaron á la población que las tropas inglesas habían abandonado, y á su paso por el arsenal se apoderaron del mismo sin la

menor resistencia, dejando para su custodia dos compañías de granaderos. Este hecho parece demostrar que no estaba montado militarmente el establecimiento que nos ocupa, ni tenía fortificación alguna, á no ser las tapias y torreones de reciente construcción, que poco servían para defenderlo contra fuerzas numerosas.

El Brigadier D. Buenaventura Moreno, Jefe de aquella expedición marítima, á los pocos días de hacerse cargo del mando en el arsenal, montó en la isla Pinto dos baterías de á 26 piezas cada una, de cuyas obras, que quedaron ultimadas el 19 de Septiembre, no quedan hoy los menores vestigios.

Si próspero había vivido el arsenal que nos ocupa durante ambas dominaciones británicas, también el intervalo que duró la corta dominación española en la isla de Menorca, fué debidamente atendido por los gobernantes. Lo prueba claramente el que á mediados de 1783 fuera destinado al puerto de Mahón D. Juan Real, uno de los más afamados constructores que la Marina tenía; que se botaron al agua en el mismo año dos barcos y se pusiera la quilla de uno nuevo; que desde el mes de Agosto al de Diciembre llegaran al puerto de Mahón unos quince cargamentos de maderas y herrajes para construcción, que en el siguiente año, no tan sólo se botaron al agua tres embarcaciones, sino que siguiera el arribo al puerto de muchos

cargamentos de madera procedentes de Mallorca.

Y de la importancia que al establecimiento que nos ocupa se daba como depósito de víveres, se podrá juzgar con sólo decir que el 29 de Enero de 1784 ingresaron en sus almacenes 40 mil raciones de marinería, con las cuales, según soberana disposición, debía estar siempre dotado el arsenal, y que el 27 de Febrero del siguiente año aquel número se elevó á 200.000 por creer insuficiente el primer repuesto.

Es indudable que durante el año que acabamos de citar (1785) llegó á su apogeo este arsenal. La circunstancia de armar y construir en él la Escuadra que debía llevar el General Barceló en su proyectada expedición á Berbería, añadida á la infatigable laboriosidad y enérgico carácter de tan ilustre General, que voluntariamente se había encargado de la inspección de los trabajos, hacía que fueran pocas todas las gradas para tanta construcción, escasos los operarios para tantas obras y hasta insuficientes los recursos para tantas atenciones, hasta el punto que el 7 de Marzo el Comisario se vió precisado á licenciar toda la maestranza por falta de dinero, la cual fué nuevamente admitida el 11 de Abril, gracias á las gestiones del ilustre General, que envió á Madrid al Sr. Vigo para que en su nombre recabase recursos y protección para el astillero de Mahón.

Terminada la construcción é inútil armamento de la Escuadra del General Barceló, que no llegó á realizar la proyectada expedición á Berbería, al parecer, comenzó para el astillero militar un período anémico, felizmente corto, que dió principio en 1786, durante cuyo año se llevaron del arsenal para Barcelona algunos cargamentos del material de guerra almacenado, y en espera de órdenes para emprender construcciones, se procedió á llevar á cabo un recorrido á las dependencias del astillero. Sin embargo, gracias á la iniciativa personal del insigne Barceló, tuvo el arsenal un pequeño ensanche con los terrenos conocidos hoy con el nombre de la *Viñeta*, cuyo local ocupaba una pequeña ensenada, que rellenó, rodeó de pared y dejó convenientemente preparado con un enorme y sólido cobertizo, para que se conservaran en el mismo varadas las embarcaciones de menos tonelaje que estaban destinadas á formar parte de su Escuadra. Después se reanudó la construcción de buques de gran porte, cayendo al agua durante el lustro que dió principio el 1787 un número crecido de fragatas, jabeques y bergantines, que formaron parte de aquella brillante Armada que rápidamente caminó á su ocaso en los comienzos del funesto siglo que estamos terminando. En el año 1793 dió principio el verdadero período agónico del arsenal que nos ocupa, y desde la citada fecha

bien puede decirse que dejó de ser para el Estado un verdadero centro de industria, limitándose casi casi á tener el Gobierno en dicho establecimiento grandes repuestos de pertrechos para las Escuadras.

Desde el año que acabamos de citar hasta Noviembre de 1798 en que dió principio la tercera dominación inglesa de la isla de Menorca, no se hicieron en el arsenal más construcciones completas que una fragata botada al agua en Octubre de 1793, una galera en Junio del siguiente año y una urca meses antes de apoderarse del puerto las tropas británicas. Al hacerse cargo del arsenal, el gobierno inglés encontró un brik, cuya construcción terminó en el año 99 (*), y los almacenes del establecimiento tan bien provistos de pertrechos, que, según cálculo del cronista de Mahon, Sr. Roca, su valor no bajaba de 30.000 libras esterlinas.

Creemos justo, antes de entrar á estudiar las vicisitudes por que pasó el arsenal durante la tercera dominación inglesa, dedicar un sentido recuerdo al Brigadier D. Buenaventura Moreno, primer marino español que estuvo al frente del establecimiento, y á los Comisarios de Marina D. Agustín Navarrete y D. Tadeo Alvarez del Ocampo, que, como individuos del extinguido cuergo de ministros, estuvieron en-

(*) Dicho brik, llamado *Grulla* fué botado al agua por los ingleses con el nombre de *Port-Mahón*.

cargados de su administración y gobierno mientras duró la fugaz dominación española en la isla de Menorca. Con su perseverancia y talento lograron, no tan sólo subsistiera el centro de industria, que debíamos á la iniciativa del incansable General Sir Richards Kane, sino también que tuvieran vida en Mahón y Villa-Carlos infinidad de astilleros particulares que sostenían las necesidades propias de un comercio por mar, nacido en parte á la sombra de sus admirables disposiciones como Jefes de la inscripción marítima.

Y á fin de que el contraste entre la esplendorosa época que acabamos de relatar y la de abatimiento sin límites que nos resta por describir, sea completo, daremos á continuación el siguiente cuadro, que comprende los buques construídos en Mahón que á fines del siglo XVIII figuraban en la lista de buques pertenecientes á nuestra armada, el cual extractamos de la lista completa de ellos que figura en la página 795 del tomo II de la *Historia de la Marina Española*, publicada á mediados del presente siglo por D. José March y Labores:

CLASE de Embarcación	NOMBRES	Número de cañones	Año en que se construyó	COMANDANTE
Fragata.	Mahonesa..	34	1789	D. Felix Oueille. C. F.
»	Esmeralda .	34	1791	D. Rafael Butrón. C. F.
»	Diana	34	1792	D. Carlos Pñateli. C. F.
»	Venganza..	34	1793	D. Luis Mesia C. N.
»	Ninfa. . .	34	1779	Desarmada.
Jabeque.	San Leandro	34	1785	D. Teodoro Escaño. C. F.
»	San Eelipe	26	1786	Desarmado.
Bergantín	Corzo	18	1791	D. Antonio Vacaro. T. N.
»	Vigilante..	16	1780	D. M. del Castillo. T. N.
»	Descubridor	14	1789	D. Cosme Churruca. C. F.
Galera..	San Antonio	3	1787	D. R. Olmedilla C. N.
»	Sta Bárbara	3	1794	D. Jesé Olozaga. C. N.

Que nosotros sepamos, ninguna mejora introdujeron en el arsenal los ingleses en su tercera dominación (1798 á 1802) que, por lo corta, puede considerarse es un simple paréntesis de la española. Absorbidas las actividades y energías de los dos gobernantes Generales Stward y Fox por la colosal obra que emprendieron en el castillo de San Felipe, que había sido demolido durante la dominación castellana, poco les preocupó todo lo que con el arsenal se relacionaba, hasta el punto que parece desprenderse de algunas notas que á la vista tenemos, que los fondos destinados á mejoras del arsenal eran aplicados al avance de las obras de la fortaleza de San Felipe. Lo positivo es que, durante esta tercera dominación, no pusieron en el arsenal del Estado quilla alguna,

botándose únicamente al agua en dicho intervalo un brik que encontraron en gradas el 7 de Noviembre de 1798, cuando del astillero se apoderaron.

Según consta en la crónica de Mahón, tantas veces citada, los ingleses sólo gastaban en el arsenal unas 600 libras esterlinas anuales, lo cual prueba hasta la evidencia, que no tenía puesta en él su atención el Gobierno británico.

Los preliminares de paz suscritos en Londres, de los cuales se desprendía que el Gobierno de la Gran Bretaña sería despojado de la isla de Menorca, dieron lugar á que el Gobernador inglés Cleophane, no tan solo suspendiera las obras que en la isla había empezadas, sino que dispuso también fuese embarcado y conducido á Gibraltar el material que llenaba los espaciosos almacenes del arsenal, que fué despojado hasta de sus herramientas y de todo cuanto era trasportable; así es que el 14 de Junio de 1802, al hacerse cargo el general español Vives del mando de la isla, según el tratado de Amiens firmado el 25 de Marzo, el arsenal no podía estar en un estado más deplorable ni más desmantelado.

Poco á propósito para dar al arsenal nuevo impulso era la triste etapa de su historia que atravesaba la nación española. Las corrientes de la opinión, contrarias á la Marina, que siguieron al heroico desastre de Trafal-

gar, infiltradas en los Gobiernos y apoyadas por los Soberanos, uno de los cuales profesaba públicamente la doctrina que resumía en la frase histórica *Marina, poca y mal pagada*, dieron lugar á que se abandonara por completo el arsenal de Mahón, suprimiendo toda su maestranza y dejando en el mismo tan sólo dos guardianes encargados de la custodia de sus edificios, que nada perteneceinte al Gobierno español contenían.

Las últimas construcciones por cuenta del Estado que en sus gradas se llevaron á cabo fueron las goletas *Mahonesa* y *Audaluza*, botadas al agua en 1821 y 1823, y poco después los bergantines *Manzanares* y *Guadalete*, que salieron del arsenal antes del año 30.

Después de esta fecha podemos decir que quedó el arsenal en manos extranjeras. Las autoridades españolas, que para nada utilizaban sus almacenes, cedieron ó arrendaron todos los que la isla Pinto contenía al Almirante de la Escuadra norteamericana, que no se ausentaba del puerto de Mahón, donde reclutaba marine-ría inmejorable; los holandeses se hicieron cargo del antiguo almacén general, del taller de herreros y de las naves, que hoy son depósito de carbón; y los ingleses creemos que tomaron á su cargo casi todos los edificios restantes, que empleaban, lo mismo que los holandeses y americanos, como depósitos de víveres y aloja-

miento de las dotaciones asignadas á los buques que llevaban á cabo una recorrida.

Las gradas y el taller de serradores era lo único que estaba en nuestro poder, cuyas dependencias podemos decir constituían *una propiedad que usufructuaba la autoridad de Marina*. Sabido es que en la calamitosa época de que nos ocupamos llegaron á morir de inanición (*) algunos Oficiales de la Armada, logrando salvarse de tantos horrores el personal afecto á la isla de Menorca gracias á la iniciativa personal de los distintos Jefes del ramo, que con el arriendo de las gradas á los constructores Femenías, Frontís y Terrés, y con el producto de la venta de los ricos materiales procedentes del derribo del cobertizo que en la *Viñeta* había levantado el General Barceló (**), lograron, con todo el personal á sus órdenes, sortear aquella calamitosa etapa, que con tan negras sombras describe la historia de nuestra Armada.

Desde entonces viene perpetuándose en este Arsenal la existencia de perchas arboladas,

(*) En el archivo de la Capitanía General del Ferrol puede leerse copia del oficio puesto al Ministro por el Jefe del Departamento, dando cuenta de haber fallecido de hambre el Teniente de navío D. José Labradores, y estar para morir de igual afección un Brigadier y otros Jefes de la Armada, cuyos nombres cita.

(**) Se vendió en 24.900 reales, con el pretexto de carenar una machina que había en la isla Pinto.

que utilizan los patrones para dar la quilla á sus faluchos, cuyas perchas daban muy buenos rendimientos, debido al gran número de barcos que contenía siempre el puerto.

A la toma de Argel por los franceses siguió la desaparición de las Escuadras americana y holandesa de las aguas de Menorca, y como la navegación mercantil que en Mahón sostenía el comercio de granos con Oriente había agonizado, cesaron las construcciones para la Marina mercante que en las gradas del Estado se llevaban á cabo, quedando desierto el arsenal, cuyos edificios se hubiesen derrumbado por falta de recursos si el incansable Capitán de navío Sr. Hévia que durante muchos años asumió el mando de esta provincia marítima, no hubiese dedicado toda su actividad á proporcionarse recursos extraoficiales, que dedicó íntegros á una recorrida de los ruinosos almaces y demás dependencias del arsenal. Creemos de justicia dedicar un entusiasta recuerdo á dicho Jefe, á quien se debe que hoy no sea un montón de escombros y ruinas el establecimiento que nos ocupa.

El año 50, la Sociedad Mahonesa de Vapores, que acababa de crearse, solicitó al Gobierno construir por cuenta propia en el recinto del arsenal un varadero, cuya obra quedaría en beneficio de la Marina al cabo de un cierto número de años de usufructuarla la ci-

tada Compañía; y con la autorización competente dieron principio las obras del varadero, que empezó á prestar servicio el año 1854 bajo la dirección del hábil constructor de naves don Jerónimo Tudury, que había sido el encargado de construirlo y montarlo. Dicho varadero hoy existe todavía, aunque en estado de lamentable inutilidad.

Finalmente, en 3 de Enero de 1878 se nombró de Real orden una Comisión encargada de presentar un estudio preliminar para el establecimiento de las defensas submarinas del puerto de Mahón, cuya Junta, presidida por el Comandante de Marina, y compuesta además de dos Capitanes de Artillería y del Comandante del cañonero *Somorrostro*, elevó en 23 de Febrero del siguiente año su informe y proyecto, que fué aceptado en todas sus partes, dando lugar á la creación de la actual Brigada torpedista, pues muy pocas son las modificaciones y alternativas por que ha pasado este Centro desde que fué creado.

Desde aquella fecha empezó para el arsenal una nueva época, durante la cual se han prodigado á sus edificios y almacenes todos los cuidados compatibles con la exigua asignación de la Brigada torpedista. También se han levantado algunos edificios indispensables para el nuevo servicio que estaba llamado á desempeñar, siendo los principales el varadero

cubierto para dos torpederos y los dos polvorines.

Hoy se halla el arsenal que nos ocupa relegado á ser una simple dependencia de la Brigada torpedista, como veremos en el siguiente capítulo.

Y antes de pasar á exponer á lo que actualmente está reducido el arsenal que nos ocupa, vamos á recopilar, en dos cuadros diferentes (*), lo que fué la Marina mercante de Mahón á principios del presente siglo, y los buques que en sus astilleros se construyeron desde el año 20 en adelante, lo cual bastará para formarse concepto de la importancia que llegó á alcanzar en este puerto la construcción naval, y de lo digno de lamentar que es el que no se hayan utilizado los servicios de un personal tan idóneo, que, en su mayoría, se vió precisado á emigrar al Nuevo Mundo en busca de trabajo para satisfacer sus necesidades más perentorias, ó trocar el hacha del operario constructor por la lezna del zapatero, que ha sido la nueva industria desarrollada en la isla de Menorca.

(*) Sacamos dichas relaciones del archivo de la Comandancia de Marina.

RELACIÓN de los buques, casi todos de construcción mahonesa, con que contaba el comercio marítimo de Mahón en 1820.

CLASES	NOMBRES	Tonelaje	CAPITANES O PATRONES
Fragata.	Leona	220	D. Francisco de la Torre.
»	Constitución	180	D. Jaime Moysi.
»	Unión	238	D. Miguel Neto.
»	Rosario	146	D. Simón Flaquer.
»	Gloria	325	D. José Vinent.
»	Fama	300	D. Ramón Fronty.
»	Menorquina	246	D. Francisco Sabater.
»	Frasquita	292	D. Antonio Aldavert.
»	San Rafael	176	D. José Vanrell.
Bergant.	Galgo	273	D. Diego Monjo.
»	Esperanza	176	D. Juan Neto.
»	Buenasuerte	156	D. Guillermo Pons.
»	Leónidas	145	D. Juan Fernández.
»	Alejandro	144	D. Guillermo Busquets.
»	San Juan	155	D. Gabriel de la Torre.
»	Carmelo	155	D. Miguel Tomás.
»	Frasquita	140	D. Joaquín Pons.
»	Minerva	115	D. Antonio Vinent.
»	V. del Carmen	110	D. Bartolomé Seguí.
»	Carmen	116	D. Miguel Femenías.
»	San Joaquín	83	D. Antonio Pons.
»	Carmen	93	D. Antonio Pons.
»	San Ramón	61	D. Jorge Gahona.
»	Angelita	40	D. Diego Lluch.
»	Quinet	316	D. Gabriel Escudero.
»	Africa	244	D. Gabriel Tudurí.
»	Antonieta	201	D. Francisco Neto.
»	Galilea	267	D. José Vinent.
»	San Miguel	213	D. Antonio Victory.
»	Aurora	216	D. José Aldevert.
»	Fernando é Isabel	192	D. Bartolomé Carreras.
»	Santa Teresa	184	D. Pedro Cardona.
»	Providencia	173	D. Antonio Carreras.
»	Paz	164	D. Miguel Pons.
»	San Antonio	158	D. Sebastián Tutzó.
»	Esperanza	150	D. Antonio Joel.

CLASES	NOMBRES	Tou- laje.	CAPITANES O PATRONES
Bergant.	San Francisco	146	D. Francisco Pons.
»	Josefina	180	D. Gabriel de la Torre.
»	V. del Carmen	130	D. Pedro Goñalons.
»	Mont-Carmelo	125	D. Miguel Thomás.
»	Paulina	123	D. Juan Clar.
»	Jorge	121	D. Antonio Orfila.
»	Buenaventura	117	D. Mateo Capó.
»	Alejandro	113	D. Juan Neto.
»	Santa Bárbara	160	D. Antonio Victory.
»	Asia	115	D. Juan Pascual.
»	San Pablo	113	D. Miguel Neto.
»	Rita	111	D. Antonio Carreras.
»	Hércules	109	D. Francisco Orfila.
»	Asunción	107	D. Rafael Portella.
»	V. del Carmen	110	D. Juan Maymó.
»	Buenaventura	105	D. Lorenzo Vanrell.
»	Dos Amigos	117	D. Juan Roca.
»	Buenaventura	139	D. Lorenzo Clar.
»	Atlante	102	D. Rafael Mus.
»	Abeja	105	D. José Neto.
»	Valdemoro	100	D. José Lluch.
»	Diana	86	D. José Lluch.
»	San José	84	D. Antonio Jordi.
»	Dos Amigos	70	D. Pedro Colom.
»	Diligencia	72	D. Juan Arbona.
»	María	85	D. Pedro Olives.
»	Los Amigos	60	D. Antonio Gelabert.
»	Diligente	55	D. Francisco Orfila.
»	Brillante	44	D. Miguel Saura.
»	Charles	106	D. Bartolomé Seguí.
»	S. Juan Bautista	212	D. Marcos Mercadal.
Polacra	La Merced	144	D. Vicente de la Torre.
»	V. de Gracia	140	D. Bartolomé Calafell.
»	Remedios	50	D. Matías Antich.
»	San Fernando	97	D. Rafael Goñalons.
»	Inés	171	D. Pedro Morlá.
»	Los Amigos	90	D. Joaquín Bagur.
»	Trinidad	84	D. Francisco Latorre.
»	María	75	D. Antonio Barceló.
»	V. del Carmen	75	D. Miguel Arbona.
»	Carmen	78	D. Juan Sintes.
Pol. gol.	Práxedes	62	D. Pedro Pons.

CLASES	NOMBRES	Tone- laje	CAPITANES O PATRONES
Goleta	Sobrina	51	D. Pedro Colom.
»	Fénix	64	D. Nicolás Roverano.
Jab. Pol.	San Matías	125	E. Pedro Hernández.
»	Correo Mahón	58	D. Francisco Barceló.
Jabeque	Economía	53	D. Juan C. Costa.
»	San Rafael	50	D. Ramón Gelabert.
»	San Antonio	46	D. Nicolás Picaluga.
»	San Joaquín	29	E. Juan Morales.
»	Concepción	23	E. Antonio Alzina.
Jábega	Buen Aire	21	D. Bartolomé Tudurí.
»	San José	24	D. Diego Llambías.
»	San Matías	20	D. Matías Roselló.
Bomb. ^a	María	104	D. Antonio Seguí.
»	Santa Ana	58	D. José Bellot.
»	San Antonio	40	D. Francisco Gahona.
Tartana	V. del Carmen.	54	D. Pedro Preto.
Penique	Rosario	65	D. Miguel Pascual.
Laud	V. del Carmen	25	D. Juan Vandrell.
»	San Francisco	11	D. Jorge Feliu.
»	Buenaventura	14	D. Francisco Aguiló.
»	Fernando	10	D. José Piris.

BUQUES DESARMADOS

CLASES	NOMBRES	Tone- laje.	CAPITANES Ó PATRONES
Fragata	La Fama	249	Notenia Capitán asignado.
Bergant.	San Cristobal	292	»
»	Tuxpeño	190	»
»	Cinco-hermanos	182	»
»	Buenaventura	145	»
»	Amazona	141	»
»	Abeja	127	»
»	Tres-hermanos	119	»
»	Ocho-hermanos	114	»
»	Carmen	106	»
»	Catalina	101	»
»	San Juan	84	»
»	Spiridion	83	»
»	Solitario	80	»
Bomb. ^a	Isabel	74	»
»	Agueda	56	»
»	Rita	46	»
Bomb. ^a	Gracia	36	»
»	Nenorca	25	»
Tartana	San Sebastián	55	»
»	Dos Amigos	35	»
»	San Antonio	18	»
Jabeque	Concepción	30	»
»	San José	15	»
Bateo	Juanito	26	»
Bou	Diligente	44	»
»	Providencia	22	»
Laud	Carmen	26	»
»	Tres Marías	34	»
»	S. Juan Bautista	22	»
»	Ríbolo	9	»

RELACIÓN de los buques con que fué incrementada la
flota mercante mahonesa después del año 1820.

Años	BUQUES	Tone- laje	CAPITANES ó PATRONES
1821	Jabega Perico	73	D. Francisco Pons.
1822	Bergantín S. José	152	D. José Vanrell
»	Jáb. Zonio	60	D. Juan Escudero
1823	Id. Carmen	45	D. Francisco Riudavets.
1824	Berg. Volador	143	D. Miguel Thomás.
1825	Id. Paz	101	D. Joaquín Neto.
»	Goleta Aurela	73	D. Joaquín Vinent.
1830	Fragata Bucéfalo	332	D. Diego Monjo
»	Jáb. Neptuno	64	D. Gabriel Busquets.
1831	Id. Esperanza	33	D. Bartolomé Mestres.
»	Id. S. Juan Bautista	46	
»	Id. Jabat	49	D. Juan Blasco.
»	Id. Rita	35	D. Miguel Alziza.
»	Id. Unión	22	D. Francisco Carlos.
»	Id. Cuatro Amigos	20	D. Benito Mercadal.
»	Id. Frasquita	31	D. Juan Carreras.
1832	Id. San Francisco	27	D. Pedro Font.
»	Berg. Atalante	137	D. Juan Lluch.
1834	Id. Chica	104	D. Pedro Escudero.
»	Jáb. Temerario	36	D. Francisco de la Torre.
»	Rer. Gracia	100	D. Gabriel Cardona.
»	Id. Esperanza	166	D. Rafael Neto.
»	Gol. Rosa	75	D. Jaime Vinent.
1835	Jab. Víctor	27	D. Guillermo Busquets.
1836	Berg. Irene	200	
»	Jáb. Carmen	25	D. Marcos Femenías.
1837	Gol. Aurora	54	D. Francisco de la Torre.
»	Laud Buenaventura	20	D. Diego Torrents.
»	Gol. Dos Hermanos	37	D. Mateo Tudurí.
1838	Jáb. San Cayetano	22	D. Juan Vilar.
»	Místico San Julián	48	D. Joaquín Vinent.
»	Gol. Minerva	70	D. Francisco Vinent.
»	Berg. Elvira	130	D. Juan Rodríguez.
1899	Polacra Félix	35	D. José Gelabert.
»	Pailebot Anita	45	D. Antonio Vinent.
»	Id. Pacífico	48	D. Marcos Pons.

Años	BUQUES	Tone- laie	CAPITANES Ó PATRONES
1839	Bateo Juanito	29	D. Antonio Romano.
»	Míst. Balear	26	D. Juan Vandrell.
»	Pol. Gol. Neptuno	59	D. Antonio Pons.
»	Id. Paz	36	D. Juan Frontí.
»	Gol. Gloria	59	D. Antonio Vinent.
»	Velacho Economía	66	D. Rafael Goñalons.
»	Jáb. V. del Carmen	51	D. Matías Riudavets.
»	Id. Buen Vasallo	24	D. Pedro Cardona.
1840	Pail. Tuno	32	D. Juan Cánovas
»	Berg. Gol. Minerva	96	D. Mateo Tudurí.
1841	Pol. Gol. Unión	61	D. Matías Femenías.
»	Laud Vigilante	26	D. Francisco Andreu.
»	Gol. Buenaventura	79	D. Juan Vilar.
1842	Pail. viv.º Moderno	42	D. Juan Carreras.
»	Gol. Juana	61	D. Jaime Arbona.
»	Pail. Unión	54	D. Pedro Alzina.
»	Gol. Agueda	88	D. Francisco Vinent.
1845	Míst. San Antonio	23	
1847	Gol. Concha	95	D. Mateo Tudurí.
1848	Jáb. Rita	49	D. Juan Sans.
1849	Id. V. del Carmen	22	D. Francisco Vanrell.
1850	Id. Esperanza	44	D. Bartolomé Mestres.
»	Falucho Carmelo	14	
1851	Pail. viv.º Mahonés	37	D. José de la Torre.



II.

Lo que actualmente es.

Como cuantos elementos de defensa tiene asignados al puerto de Mahón el ramo de Marina se hallan única y exclusivamente reducidos al material de las defensas submarinas, lo lógico sería, al dar comienzo á esta segunda parte de mi labor, hacer un detallado estudio del material afecto á ellas y hasta la crítica de su colocación al procederse á la defensa marítima del puerto. Pero tratándose de un asunto por su naturaleza reservado, muy limitados veo los horizontes de mi trabajo en lo que se refiere á lo que hoy constituye el arsenal de Mahón.

En la isla Pinto, separada de la costa Norte del puerto por un brazo de mar de tan poca anchura que salva un puente de madera de primitiva construcción, se levantan los principales edificios y almacenes del establecimiento, el cual se extiende después por la costa co-

nocida con el nombre de San Antonio, abarcando unas cuatro hectáreas de terreno, que rodea una tapia, con puerta de salida en la extremidad de la misma más cercana al fondo del puerto, de donde arranca un camino propio para transporte de materiales, que une el arsenal con la ciudad de Mahón, emplazada casi en sitio simétrico del puerto que el que tiene el establecimiento que nos ocupa.

Al rodear de muelle dicha isla se procedió á la construcción de una pequeña dársena para que quedaran resguardadas de los fuertes vientos reinantes en la localidad las embarcaciones menores afectas á los distintos servicios de este centro, para las cuales existe también un pequeño varadero suficiente tan sólo para las pocas atenciones del actual período agónico por que atraviesa el arsenal. El agua que baña los muelles que rodean la isla Pinto es suficiente para que permanezcan á ellos atracados los mayores buques, facilitándose, por lo tanto, bastante las faenas de tomar carbón, aguada y demás atenciones propias de una Escuadra.

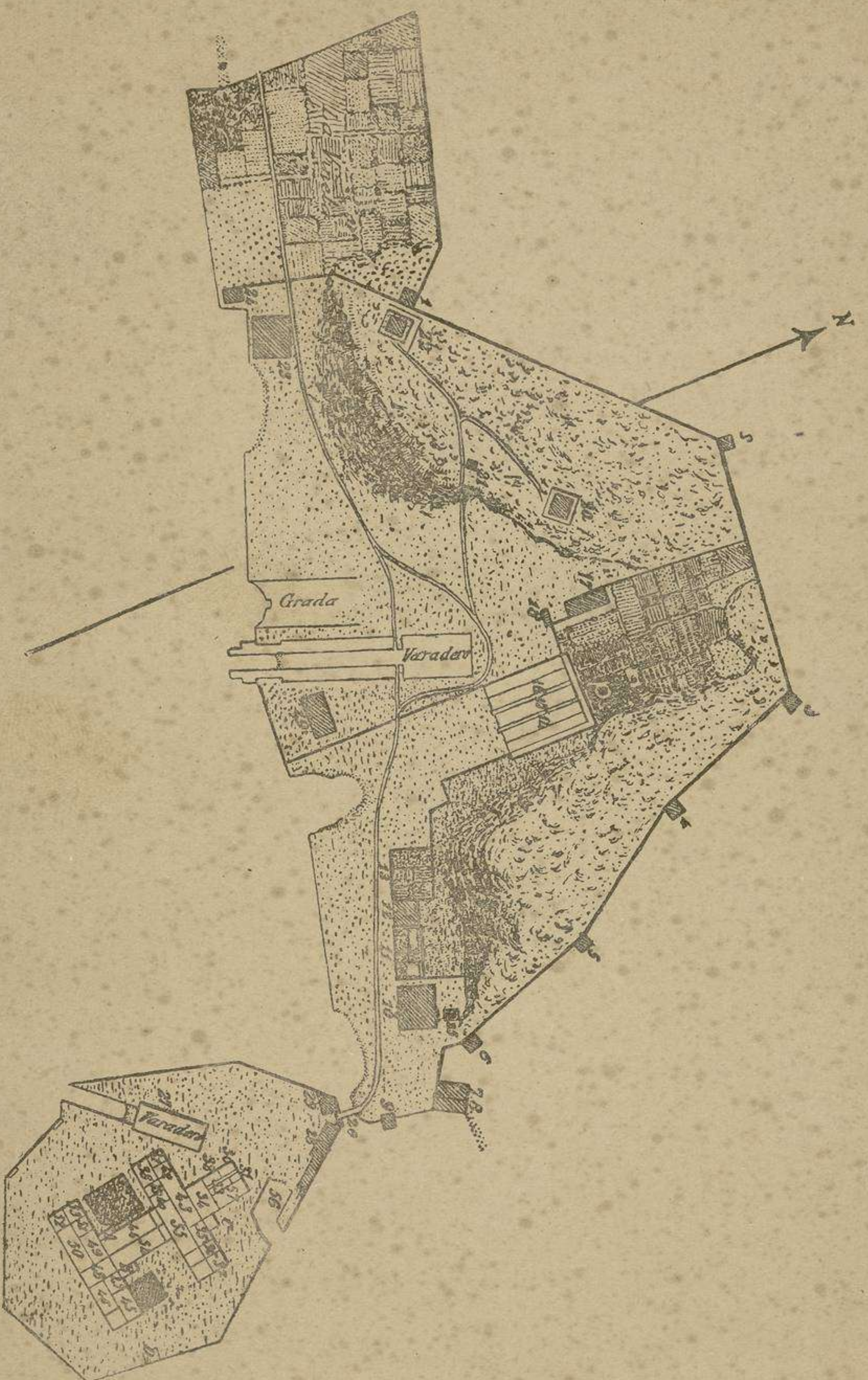
En dicha isla se levantan una porción de edificios y almacenes, hoy destinados á las atenciones que en el plano se indican, entre los cuales merecen especial mención, por su utilidad y buenos servicios, el varadero de los torpedos, los almacenes de tanques y material

de torpedos, los polvorines y la estación principal.

Construido el primero en 1880, si mal no recordamos, para contener los dos torpederos de botalón *Castor* y *Pollux*, los cuales, como se sabe, son de reducido tonelaje, probablemente tendría que sufrir grandes reformas si se asignaran á esta Brigada otros de mayores dimensiones, tipo *Ariete*, pues aunque la vía sin dificultad los puede soportar, preciso sería desde luego reformar los dos carros-cunas que hoy existen, los cuales resultan cortos hasta para el torpedero *Castor*, único buque afecto á esta Sección y al cual *estuvo confiada la defensa marítima del litoral de las Baleares* durante el pasado conflicto hispano-yanki. También creemos que sería preciso prolongar dicho varadero y su cobertizo, dada la eslora de los barcos antes citados, (*) y conveniente, por lo menos, sería sustituir los dos cabrestantes de mano con que están dotados los varaderos por uno de vapor provisto de caldereta auxiliar, cuyos aparatos podrían estar perfectamente conservados por quedar á cubierto de la intemperie, lo mismo que los torpederos que estén varados.

Dichos varaderos actualmente están ocupados por la lancha torpedera *Aire*, un algibe en

(*) Está en proyecto la ampliación del varadero que nos ocupa y según se dice con tal objeto se asignará en el nuevo presupuesto la cantidad de 145.000 pesetas.



PLANO DEL ARSENAL DE MAHÓN

ARSENAL

- 1, 2, 3, 4, 5.—Garitas del recinto.
- 6.—Garita depósito de artificios.
- 7, 8.—Cuadras ruinosas.
- 9.—Cuero de baño.
- 10.—Varadero de la lancha *Ave*.
- 11.—Huerto.
- 12.—Almacén.
- 13.—Huerto.
- 14, 15, 16.—Almacenes de carbón.
- 17.—Taller de herreros.
- 18.—Antiguo cuerpo de guardia.
- 19.—Taller de serradores.
- 20.—Almacén de dinamita y algodón pólvora seco.
- 21.—Garita para el vigilante de los polvorines.
- 22.—Almacén de algodón pólvora húmedo.
- 23.—Almacenes ruinosos.
- 24.—Nuevo cuerpo de guardia.
- 25.—Huerto.
- 26.—Puente que une la isla de Pinto con el arsenal.

ISLA DE PINTO

- 27.—Varaderos del *Cástor* y algibe.
- 28.—Calabozo, fragua, pañol de pinturas y cocinas.
- 29.—Casa habitable.
- 30.—Pañol de efectos de electricidad.
- 31.—Estación telegráfica y telefónica.
- 32.—Alojamiento condestable de cargo.
- 33.—Id. condestables subalternos.
- 34.—Cuartel de la marinería de la sección.
- 35.—Almacén de carbón.
- 36.—Barbería.
- 37.—Pañol lancha *Ave*.
- 38.—Oficinas.
- 39.—Pañol y taller del *Cástor*.
- 40.—Carpintería.
- 41.—Pañol de buzos.
- 42.—Sala de armas.
- 43.—Almacén de material de torpedos.
- 44.—Alojamientos dotación en pie de guerra.
- 45.—Casa del contramaestre mayor.
- 46.—Almacén núm. 1.
- 47.—Id. de carbón.
- 48.—Capilla.
- 49.—Almacén de botalones *Cástor*.
- 50.—Nave correspondiente á enfermería y capilla.
- 51.—Pañol contramaestre y condestable del *Cástor*.
- 52.—Enfermería.
- 53.—Taller del maquinista de la Sección y *Ave*.
- 54.—Almacén de carbón.
- 55.—Pañol contramaestre del arsenal.
- 56.—Dok para embarcaciones hasta el tonelaje de la *Ave* y algibe.
- 57.—Cisternas que recogen el agua de los edificios.
- D.—Punto donde se halla instalada una grúa para pesos de 8 toneladas.
- 57.—Almacén de cables eléctricos, en el cual existen cinco tanques, cuya agua se reemplaza periódicamente y en la cual están sumergidos los cables.

Los expresados tanques están provistos de su bomba y grifo de desagüe.



perfecto estado y que puede contener 50 toneladas de agua, una lancha de vapor procedente de la *Tornado*, y además todas las embarcaciones menores afectas á esta Brigada torpedista, menos las dos que de ordinario cubren el servicio de comunicación entre el arsenal y el muelle de Mahón.

El almacén de tanques es de reciente construcción. Antes estaban los cables colocados en el mismo departamento, pero en carreteles convenientemente preparados para que con facilidad pudiera embarcarse los de distintas menas y conductores, y como la conservación de los mismos se hiciera difícil, á pesar de los exagerados cuidados que se tenían de humedecerlos frecuentemente y regar al mismo tiempo el piso del almacén para que se conservara en estado permanente de humedad, se procedió á la construcción de los cinco grandes tanques que hoy existen, en los cuales se conservan los cables en inmejorables condiciones. Dichos tanques están dotados de una bomba de mano para llenarlos sin dificultad, y de medios para ser rápidamente vaciados; lo cual ayuda á que se pueda renovar el agua con frecuencia, á pesar del exiguo personal que en tiempo de paz está asignado á esta brigada torpedista. La circunstancia de haber sido remitidos al final de la última campaña casi todos los cables eléctricos que á cargo existen,

añadido á lo bien preparado que está cuanto concierne á su conservación, hace creer que en mucho tiempo no tendrán que remitirse nuevos cables á esta Brigada torpedista, máxime si los ejercicios de fondeo y práctica del material son tan escasos como los realizados hasta la fecha. (*)

El almacén destinado á la conservación del material de torpedos reúne muy buenas condiciones para ello, teniendo asignados el emplazamiento que en el mismo deben ocupar los torpedos pertenecientes á cada zona y hasta á cada línea. En él se conserva también el destinado á la defensa del inmejorable puerto de Fornells y actualmente los torpedos Bustamante con que se defendió la isla de Cabrera durante la pasada guerra. Tanto el material eléctrico como el mecánico y electro-mecánico están en perfecto estado de conservación. Los cerradores de circuito y demás accesorios delicados tienen su emplazamiento en un estante de cristal colocado próximo al departamento destinado á estación telegráfica y telefónica, en el cual se conservan también los gal-

(*) Cuando se escribieron estos apuntes (1899) eran escasos los ejercicios de torpedos que autorizaban las disposiciones vigentes. Posteriormente se ha ordenado que hubiese 3 meses de ejercicios anuales, y viendo las provechosas enseñanzas que han reportado los correspondientes al pasado año, es de esperar que no se revoquen las disposiciones que conducen á fines tan prácticos.

vanómetros, receptores Morse, pilas de diferentes sistemas y demás aparatos esencialmente eléctricos que existen á cargo de esta sección torpedista.

Hasta hace poco tiempo no existía en este arsenal más que un solo polvorín, en el cual se encerraban todas las materias explosivas que había á cargo, pero recientemente, y debido á un aumento de estas sustancias y haberse hecho constar en diferentes informes que dió el Capitán de fragata Sr. Barreto, que resultaba reducido para poderse observar y reconocer prolijamente la gran cantidad de algodón pólvora húmedo que contenía, se procedió á la construcción de otro polvorín auxiliar, el cual se ha unido por un cómodo camino al otro polvorín á fin de facilitar el transporte de materias explosivas cuando sea preciso desalojar uno de ellos. Equidistante de ambos existe una garita de mampostería destinada á servir de albergue al marinero encargado de la custodia militar de los polvorines, y casi á orillas del mar un cuerpo de guardia muy cómodo y de reciente construcción, destinado al personal que constituye la guardia militar del polvorín.

Como puede verse en el plano adjunto, los dos, aunque edificados dentro del recinto del arsenal, están suficientemente separados de los almacenes donde se halla depositado el material de torpedos y también de los alojamientos

y varaderos de las embarcaciones menores y torpederos. Ambos polvorines, aunque no edificados por falta de recursos, con todas las reglas que prescribe el arte moderno de construcción para esta clase de almacenes, se puede decir que reúne buenas condiciones para conservar los explosivos que en ellos se almacenan.

Los alojamientos de las clases y marinería, el local destinado á oficinas de la Sección, los pañoles al servicio de la lancha *Aire* y los del contramaestre, buzo, material de contra-incendios y demás dependencias del establecimiento, están perfectamente conservados, y en todos ellos reina la pulcritud y orden que estamos más acostumbrados á ver en los pañoles de los buques que en las dependencias de nuestros desventurados arsenales. Todos están reunidos en un gran edificio de planta baja edificado en la isla Pinto, el cual consta de dos cuerpos unidos por una nave rectangular, en la que hay un cuartelillo dedicado á alojamiento de Clases cuando sufren aumento por colocarse en pié de guerra el personal de la Brigada torpedista.

Fuera de la isla y dentro del recinto del arsenal hay, además de un varadero cubierto para embarcaciones menores, hoy ocupado por carbón, un gran almacén, cuya aplicación desconocemos, y que actualmente está también atestado de carbón; restos de algunos edificios, que con profunda pena y por falta de recursos

reiteradamente pedidos, han visto desplomar los pasados Jefes del arsenal; otros que por su estado ruinoso amenazan no resistir las aguas y ventiscas del presente invierno; un varadero capaz de elevar buques próximamente de 1.000 toneladas, el cual lo ha llevado al mayor grado de inutilidad la incuria y abandono de los que lo tienen en usufructo (*); un edificio en bastante mal estado, arrendado á *La Marítima, Sociedad mahonesa de vapores* en la cual un particular se dedica á la construcción de embarcaciones menores, y finalmente una casa de solidez problemática y bastante bien conservada que tiene su emplazamiento sobre el varadero de embarcaciones menores y sirve para alojar al Jefe del Establecimiento.

Réstanos tratar tan sólo de la *Estación principal* y del *vigía y línea telegráfica*.

La estación principal es quizá la dependencia de las defensas submarinas que reúne mejores condiciones para el servicio á que se la

(*) El varadero á que nos referimos fué construido en 1850 por una compañía particular, que solicitó autorización del Gobierno, con la condición de explotarlo en cierto número de años. Terminado aquel plazo solicitó prórroga, que le fué concedida y hace poco tiempo el Gobierno se incautó del mismo aunque en estado de perfecta inutilidad.

Como se verá más adelante, cuando tratemos de lo *que debiera ser el arsenal de Mahón*, damos poca importancia al varadero que nos ocupa, inclinándonos á dotar este puerto con el dique flotante de la Habana ó el del mismo sistema que para Subic se construye en Inglaterra.

destina. Empotrada en la costa, en un paraje que no pudo elegir mejor la Comisión encargada de presentar el proyecto de la defensa de este puerto por medio de torpedos, completamente invisible hasta que por precisión se hayan rebasado algunas líneas de la red y enfilada con la isla del Rey, la cual por la circunstancia de estar instalado en ella el Hospital militar, es probable que no sufriera nada en un bombardeo; puede casi asegurarse que no sería demolida, por muchos días que el bloqueo durara, y aunque en el intermedio sometiera el enemigo á la población y fortaleza de Isabel II á varios rudos bombardeos. En la misma, que es muy capaz, nada falta, siendo, por lo tanto, posible la vida del personal que debe alternar en el servicio de vigilancia en tiempo de guerra. La gran humedad, inevitable en construcciones subterráneas, ha tratado de aminorarse por todos los medios imaginables, y últimamente se ha cubierto con linoleum el piso de la misma. Existe, además, otra pequeña caseta, también invisible, la cual se utiliza como Estación secundaria ó de convergencia.

Todo el material eléctrico de la estación principal se conserva en buen estado. Además de los aparatos montados en la misma, hay en el arsenal otra estación simulando una línea de torpedos, con su aparato y batería de señales y fuego, que sirve para instrucción teórica

y práctica que diariamente se dá á las clases y marinería, especialmente á los cabos de mar y artilleros, con el fin de que adquirieran un conocimiento exacto de todo el material, practicando constantemente con los aparatos Morse, manipulando y recibiendo comunicaciones de todas clases, y más especialmente de aquellas que puedan relacionarse con el servicio militar é incidentes que pudieran ocurrir al estar establecidas las zonas de torpedos en caso de guerra, á fin de contar con un personal idóneo y práctico en cualquier caso que ocurrir pudiera.

Finalmente: dependiendo del ramo de Marina y como auxiliar de la Brigada torpedista, hay en la punta del Esperó, en una torre perteneciente á ingenieros militares, un vigía, que, en caso de bloqueo, es el encargado de comunicar á este centro todos los movimientos de la Escuadra bloqueadora. Como en el mismo edificio tiene el ramo de Guerra montada una estación telegráfica, cuya línea, pasando por la fortaleza de Isabel II ó la Mola, como estación intermedia, va al Gobierno militar de la isla, se ha utilizado dicha instalación para las defensas submarinas, tendiendo líneas á la estación principal de torpedos y al arsenal, que se utilizan con el fin antese xpuesto. Une estos dos últimos puntos, además del telégrafo ya dicho, una línea telefónica independiente; y á

cargo del personal de esta Brigada torpedista están además las líneas telefónicas, que enlazan las oficinas de la Comandancia de Marina con las del arsenal y con la residencia que en Villa-Cárlos tienen los prácticos del puerto.

Actualmente existen almacenadas en este arsenal 5000 toneladas de carbón, no existiendo en depósito cantidad alguna de víveres ni materias lubricadoras.

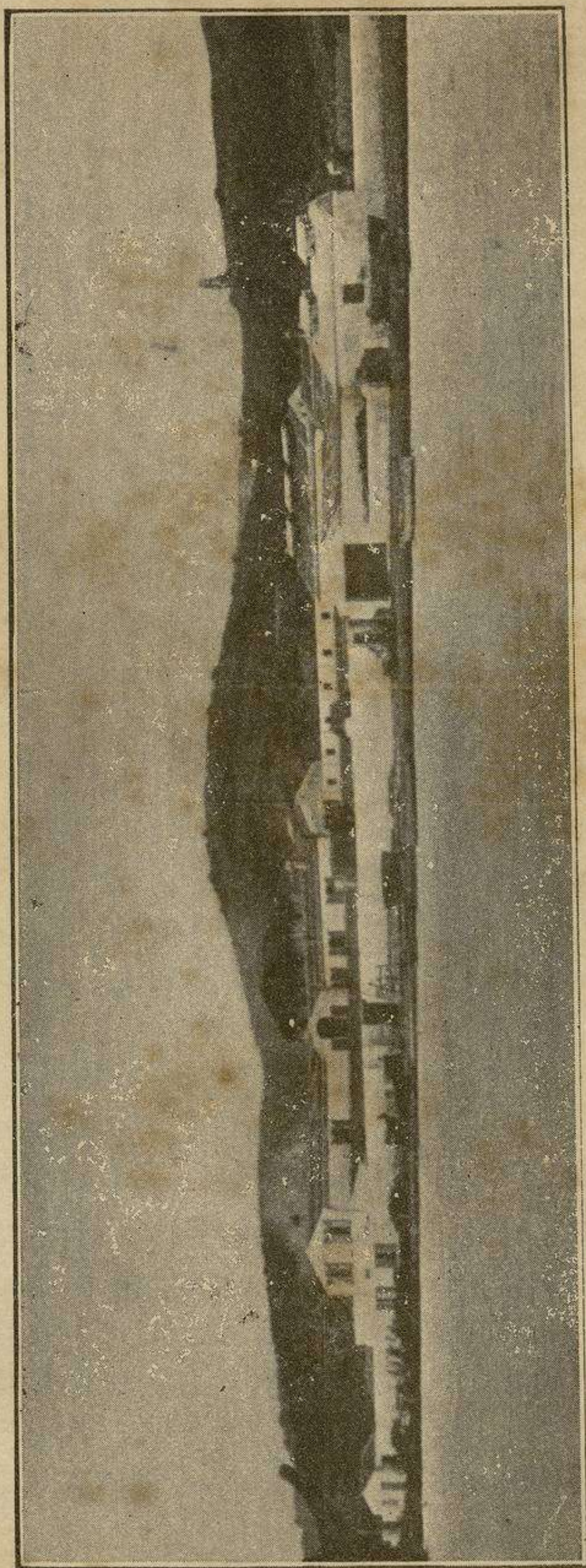
*
* *

La circunstancia de considerar en la tercera parte del presente trabajo como *auxiliar poderoso* la naciente factoría que los hermanos Ruiz sostienen en este puerto, nos obliga, al ocuparnos de lo existente en el puerto de Mahón, á tratar, aunque sea á la ligera, de sus talleres, enumerando los recursos que á una Escuadra podría prestar dicha factoría, conocida con el nombre de *La Maquinista Naval*.

Su origen hay que buscarlo única y exclusivamente en la laboriosidad y genio emprendedor de los hermanos Ruiz, que en 1890 arrendaron un almacén del arsenal del Estado (*), á fin de montar en el mismo algunas herramientas y dedicarse á trabajos mecánicos, en los cuales, por su profesión, naturales aficiones

(*) Dicho almacén fué reducido á escombros en el incendio que ocurrió el año 1894.





“LA MAQUINISTA NAVAL” DE MAHÓN: Vista general de la Factoría

y sólidos conocimientos, indudablemente tendrían que realizar grandes progresos.

El desarrollo que iba alcanzando aquella pequeña industria, debido á las muchas obras que le eran encomendadas, sugirieron al actual gerente de *La Maquinista Naval*, D. Pablo Ruiz, la feliz idea de formar una Sociedad anónima de alguna importancia; y después de vencidas las muchas contrariedades que llevan anexas las empresas de esta índole, logró hacer una emisión de 5.000 acciones, que, en conjunto, formaban un capital de 500.000 pesetas, con el cual se empezaron á construir los espaciosos talleres y almacenes que hoy constituyen la hermosa factoría que nos ocupa.

Las obras que en gran cantidad é importancia lleva ejecutadas, algunas de las cuales nos proponemos más adelante enumerar, son el mejor testimonio del incremento dado al ramo á que se dedica.

El personal que ocupa actualmente la Sociedad en sus talleres y en las varias obras que tiene en montaje fuera de la localidad, es en número de 264 operarios. (*)

La maquinaria de que tiene dotados sus ta-

(*) Estos apuntes sobre *La Maquinista Naval*, que reproducimos íntegros de la edición anterior, fueron tomados á últimos del año 1898 desde cuya fecha se han introducido reformas y mejorado los servicios. Téngase en cuenta esta nota durante la lectura de los citados apuntes.

lles en la actualidad *I.a Maquinista Naval* es la siguiente:

SECCIÓN DE AJUSTE

Diez tornos diversos.

Tres máquinas de cepillar.

Ocho íd. de agujerear y mandrilar.

Una íd. de mandrilar cilindros.

Dos íd. de frisar.

Una íd. de taladrar y abrir entallas.

Dos limadoras de esmeril.

Una prensa hidráulica.

Un roscar tornillos y tubos.

SECCIÓN DE CALDERETÍA

Cuatro máquinas para punzonar y cortar chapas.

Una íd. para enderezar barras y chapas.

Una íd. para chaflanar chapas.

Dos íd. para doblar.

Una íd. para encorvar tubos.

Dos íd. para limar, de esmeril.

SECCIÓN DE FORJAS

Ocho fraguas.

Un ventilador.

SECCIÓN DE CARPINTERÍA

Una sierra mecánica.

Una máquina para cepillar madera.

Un torno.

SECCIÓN DE FUNDICIÓN

Tres cubilotes para fundir hierro.

Tres id. para bronce.

Dos ventiladores.

Un molino para arenas y carbón.

Estas máquinas y otras dedicadas á trabajos especiales están en perfecto estado de servicio y pertenecen á sistemas de los más perfeccionados, pues con el objeto de tener á la altura necesaria su establecimiento, la Sociedad invierte anualmente sumas de importancia en la adquisición de cuantos elementos considera útiles.

El alumbrado de los talleres, almacenes y oficinas es eléctrico, suministrando la energía un par de dinamos de 110 volts y 80 amperes, que posee la Sociedad y tiene instaladas en una de sus dependencias que forma una pequeña *estación central*, provista de un sencillísimo cuadro de distribución. Con esta mejora, hace tiempo establecida, se consigue que no se interrumpa durante los días cortos del invierno

la actividad de los trabajos por causa de insuficiente alumbrado.

Para el funcionamiento de toda la maquinaria se dispone de un motor á gas Otto de Crossley, de 22 caballos efectivos, alimentado por un generador de gas pobre, sistema Dowson; una máquina de vapor de ocho caballos y otra de seis, con sus correspondientes calderas. Además posee la Sociedad como máquinas auxiliares una locomóvil de 10 caballos y otra de 20, ambas montadas en su correspondiente carro.

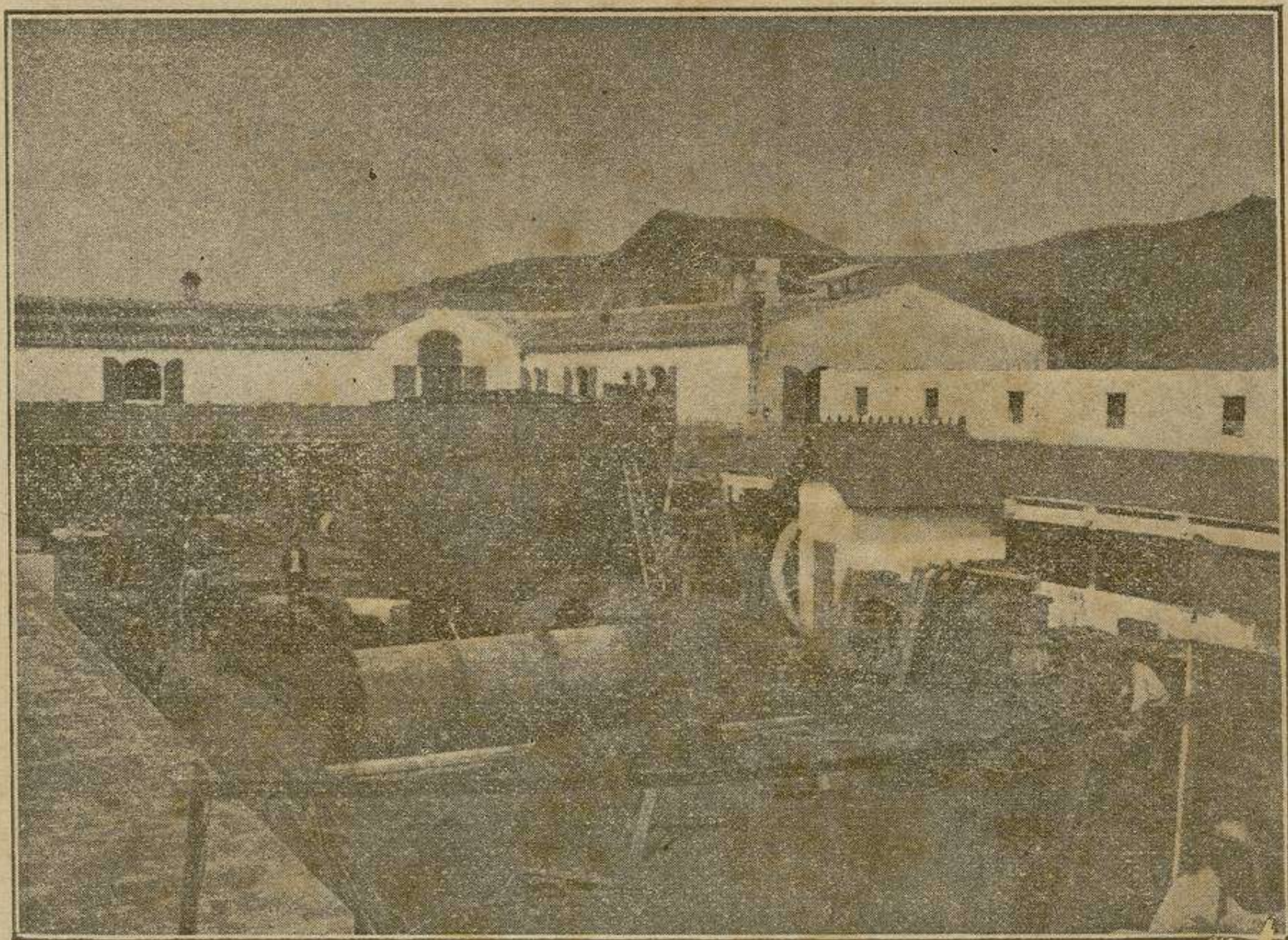
Actualmente no cuenta *La Maquinista Naval* con varadero propio, pero tiene en proyecto según se nos ha dicho, la construcción de uno tan pronto como se lo permita su estado financiero, ó carenar el que como hemos visto, existe en el arsenal en estado ruinoso.

Sería muy prolijo enumerar todos los trabajos que durante la corta existencia que cuenta *La Maquinista Naval* ha entregado á los que con ellos la han favorecido, pero mencionaremos únicamente algunos, con lo cual podrá formarse una idea de los progresos y estado actual de esta industria casi naciente, juzgando por la importancia de las obras que á continuación apuntamos:

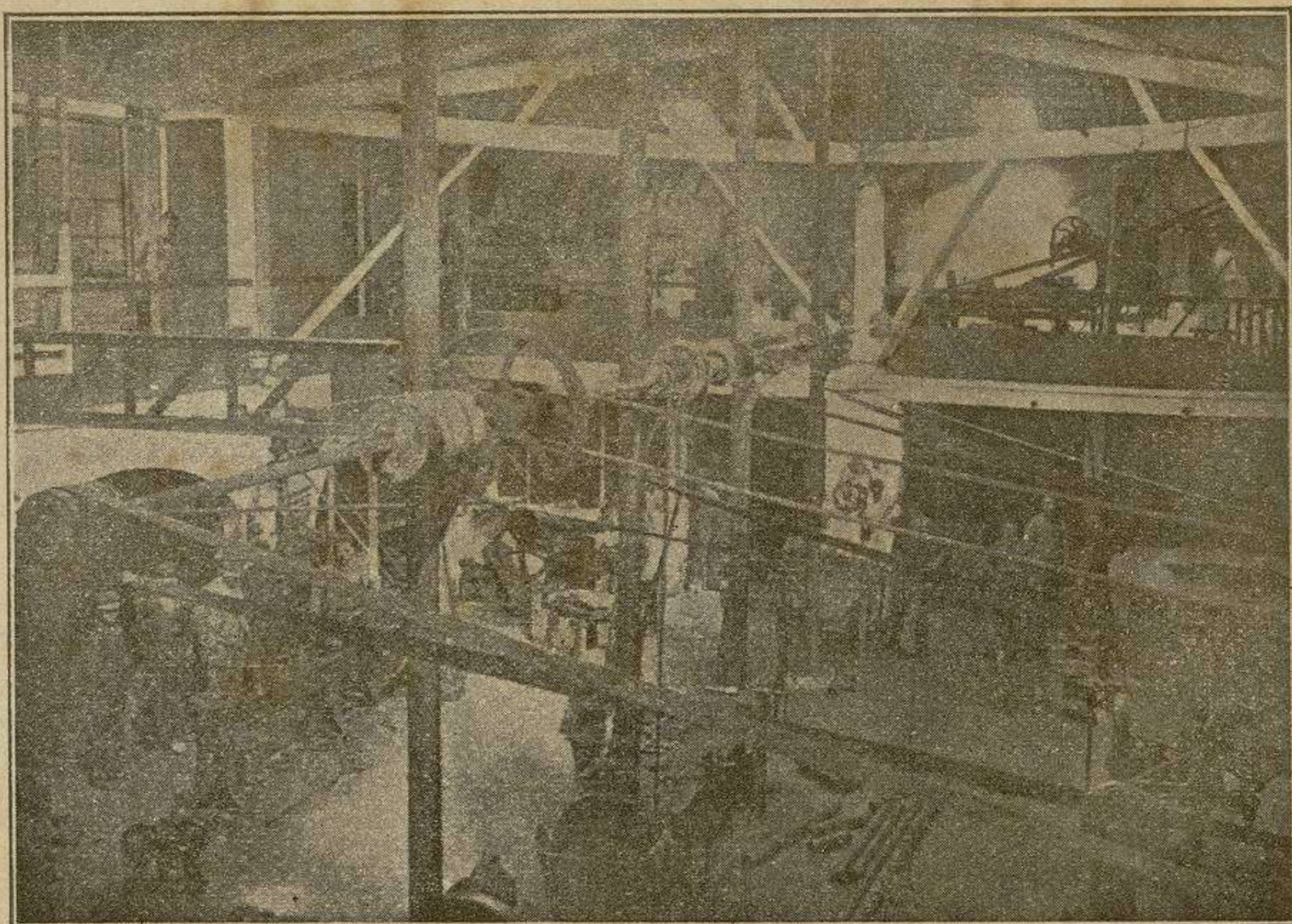
Cinco calderas multitibulares de tipo Babcock & Wilcox, componiendo en conjunto 1.170 caballos.

Cinco calderas de hervidores múltiples sis-





LA MAQUINISTA NAVAL.—Patio interior de la Factoría



LA MAQUINISTA NAVAL.—Vista del taller de maquinaria

tema Brunet, con unos 800 caballos. (*)

Gran número de generadores á gas pobre (especialidad de la casa), para unos 2.000 caballos de fuerza.

Tres fábricas completas de gas para alumbrado.

Gran número de embarcaciones menores, y entre éstas dos de vapor.

Dos condensadores para máquinas de vapor de 3.000 caballos.

Dos condensadores para máquinas de vapor de 1.000 caballos.

Gran número de bombas conjugadas para riego, y una obra de importancia en el casco del crucero *Vizcaya*.

En la actualidad tiene en construccion:

El valizamiento de los bajos de la bahía de Palamós, por cuenta de la Dirección general de Obras públicas.

Varios generadores á gas pobre.

Dos lanchas á vapor para la pesca del *bou* para Calella (Barcelona).

Tres calderas multitubulares.

Dos hervidores múltiples.

Una máquina de vapor de 50 caballos.

Una fábrica de gas completa para Palma de Mallorca, y otros muchos trabajos de menos importancia.

(*) La Sociedad tiene una Delegación en Barcelona á cargo del inteligente ingeniero D. Gaspar Brunet y Viadera.

Aparte de la magnífica reparación que se llevó á cabo en la obra muerta del crucero *Viscaya* después de su inevitable abordaje con el vapor *Menorquín*, llama preferentemente la atención una lancha de vapor de preciosos gálibos, que construyó la Sociedad sirviéndose de los planos pertenecientes á una de las embarcaciones menores de construcción inglesa, que lleva si mal no recordamos, el crucero *Alfonso XIII*. El corte de su casco, notablemente mejorado, al hacer recordar la especialidad que existe en Mahón para la construcción de faluas, se une á dicho recuerdo lo lógico que sería el que se encargaran á la factoría que nos ocupa las embarcaciones menores de vapor, con lo cual, aunque sólo fuese en esto, dejaríamos de ser tributarios del extranjero.

Finalmente: en las varias visitas que á los talleres de *La Maquinista Naval* he hecho durante mi permanencia en este puerto, me ha llamada extraordinariamente la atención el orden perfecto que reina en todas sus dependencias, lo cual hace que siempre se salga agradablemente impresionado de sus talleres, en los cuales se nota una actividad que contrasta con la holganza de nuestros desventurados arsenales.



III.

Lo que debiera ser

Si nada nos enseñara la historia al relatar-nos las cuatro denominaciones extranjeras de esta isla que en sus páginas registra, la acen-tuada primacía que á los mares que la bañan conceden las primeras potencias marítimas pa-ra convertirlos en teatro de sus maniobras na-vales, las frecuentes visitas de sus poderosas Escuadras al puerto de Mahón, en el cual per-manecen largas temporadas, que invierten en estudiar sus inmejorables condiciones, halagar á sus naturales y sacar. referente al abandono de sus defensas, el íntimo convencimiento que tanta fuerza moral les proporcionaría al susci-tarse cualquier conflicto de carácter exterior, la circunstancia, de fácil interpretación, de haber estado durante la luctuosa etapa por que hace dos años pasamos pacíficamente bloqueada la isla por cruceros ingleses que, sin bandera,

esperaban sin duda alguna la orden de arbolarla y aparecer en son de guerra, y hasta las frecuentes visitas de Príncipes y Soberanos al puerto de Mahón, en el cual se sabe de antemano que no ha de encontrarse el solaz y entretenimiento que á las expediciones recreativas está íntimamente ligado, nos enseñarian el porvenir que á las Baleares reservan los altos destinos si con mejor voluntad, mayor inteligencia y más buena fé no se atiende á la defensa de sus costas, construyendo más fortalezas, aumentando su guarnición exigua y dando impulso á sus defensas submarinas, ó mejor dicho, á la sección móvil de su Brigada torpedista, que es en donde ha de radicar sin duda alguna la defensa verdaderamente eficaz de esta isla y hasta de las inmejorables bahías de Alcudia y Pollensa que, dada su vecindad, podría tomar el enemigo como base de operaciones.

La posición excepcional que ocupa este archipiélago en la cuenca del Mediterráneo comprendida entre los meridianos de cabo Palos y el canal de Sicilia; siendo á la par derrota obligada entre la parte meridional de la vecina República y la costa N. del continente africano, la convierten en inmejorable posición para que con su dominio consiga Inglaterra ser dueña del Mediterráneo y que Francia no disimule su ambición de poseerlo, á fin de lograr más fácilmente la completa defensa de la Argelia

y la total dominación de las costas de Marruecos, cuyos extremos sabido es constituyen los dorados sueños de todos sus gobernantes. Por otra parte, las frecuentes gestiones diplomáticas que antes del 84 practicaron los norteamericanos con objeto de adquirir la isla de Menorca para convertir sus puertos en inexpugnables fortalezas capaces de servir de base de operaciones á sus Escuadras, si se veían obligados á intervenir en algún conflicto internacional que tuviera que ventilarse en estos mares, la obligada política colonial de Alemania, añadida á los odios mortales que la separan de Francia, su natural enemiga, los cuales bien claro se ve que no mitiga el tiempo transcurrido, ni aminoran los temores de poderosas alianzas que, aunque constituidas para asegurar la paz, amenazan constantemente con encender guerras exterminadoras y sellar los recuerdos postreros del presente siglo con un reguero de sangre y arbitrariedades, por la fuerza apoyadas, que sea la continuación del que en Santiago de Cuba y en París han dejado nuestras fuerzas de mar y tierra abatidas, y la poca habilidad de los diplomáticos y políticos, dignos continuadores de los que nos condujeron á tanto aislamiento y á un estado de estenuación realmente incomprensible.

Estas razones y muchas más que están en la conciencia de todos, debiera animar á los que

con el poder han recibido tan triste herencia, á mejorar la situación defensiva del puerto de Mahón, cuyas proximidades sin duda alguna han de ser teatro de sangrientos combates que, fácil es de preveer, si no mejora su estado de defensa, han de ir acompañados de espantosos desastres y dolorosas consecuencias, selladas todas con la marca del heroismo, más indeleble á medida que transcurra el tiempo borrando con su influjo mezquinas y rastreras pasiones, adversas siempre al que no alcanza los laureles del triunfo. Y ya que el ramo de Guerra, enterrando con inteligencia millones en el emplazamiento que la fortaleza de Isabel II ocupa, ha logrado poner en estado de innegable defensa el puerto de Mahón, incumbe al de Marina complementar aquellos trabajos aprovechando las inmejorables condiciones del puerto para tener en el mismo una potente División de torpederos que con su fuerza moral y efectiva haga eficaz no sólo la defensa del puerto de Mahón, sino la del litoral entero de la codiciada isla de Menorca.

La historia de las vergonzosas dominaciones británicas por que ha pasado esta isla, claramente nos revela, con lógica irrefutable las facilidades que para dominarla han existido. prescindiendo en primer término del puerto de Mahón y desembarcando en sus tranquilas playas ó calas un cuerpo de ejército que ha aca-

bado por enseñorearse de ella. Si no despreciamos, por lo tanto, las elocuentes lecciones que la historia nos ofrece en las páginas que á tan luctuosas etapas dedica, debemos comprender ante todo que la enseñanza que más se destaca es lo ineficaz que resultaría la poderosa fortaleza de la Mola en los momentos de un conflicto internacional, si estuviese desatendida, como ahora, la parte marítima de la defensa de la isla, y por lo tanto pudiera el enemigo llevar á cabo desembarcos de importancia en diferentes puntos de su costa.

Y para que la defensa por mar pueda ser confiada en primer término á una División de torpederos, cuyo empleo indica no sólo el estado precario del Tesoro, sino también la configuración de las costas menorquinas; preciso es que se empiece por dar al arsenal una organización apropiada á los rendimientos que del mismo se pretende recabar, pues sería tan loco el aglomerar en su puerto torpederos sin asegurarles cuanto necesitan para dar eficacia á dicha arma, como irrisorio el construir lujosa fuente en sitio donde de antemano se tuviera la seguridad de no encontrar manantial ni fuese posible la conducción de aguas.

Es indispensable, por lo tanto, que se dote á este arsenal ante todo de varaderos capaces de contener seis torpederos y dos destroyers (*).

(*) No siendo el objeto del presente trabajo estudiar la de-

los cuales, dotados de un personal reducido, pero suficiente para su conservación, podrían sostenerse con relativa economía, máxime cuando en nuestro concepto bastarían dos Tenientes de navío para asumir el mando de todos los torpederos y uno de primera acompañado de un oficial para encargarse de ambos destroyers, rebajándose en igual proporción el resto del personal, menos el que estuviese afecto á las máquinas, que no sería tan mermado. Cada mes podría estar en el agua un torpedero diferente dedicado á instrucción del personal de la Brigada en lo referente al material de lanzamiento y práctica marinera de sus dotaciones y así, teniendo el personal afecto á ellos dividido en dos trozos, correspondientes á ambos grupos de torpederos, practicarían todos en meses alternados sin que quedaran desatendidos los dos buques del mismo grupo que quedaban en el varadero.

Las dotaciones de ambos destroyers reunidas debería formar un nuevo grupo á las órdenes de su comandante, y dichos buques po-

fensa marítima de la isla de Menorca, al dar al mismo publicidad en la *Revista General de Marina* tan solo nos propusimos el exponer nuestro criterio sobre la organización de grupos de torpederos y para ello tomamos como tipo el núcleo compuesto de 6 torpederos y 2 destroyers. Más adelante en los apuntes sobre la *Defensa marítima de las Islas Baleares* expusimos nuestra opinión sobre las fuerzas navales necesarias para la defensa del puerto de Mahón y litoral de la isla de Menorca.

drían tenerse alternativamente en el agua los meses de Enero, Abril, Julio y Octubre, para que el personal de los mismos se ejercitara en su manejo y en el de las instalaciones y material de lanzamiento de que estuviesen dotados.

Claro está que por el procedimiento que á la ligera acabamos de exponer, se tendría siempre cabal concepto del estado de las máquinas, calderas y material todo que formara parte de la Sección móvil de esta Brigada torpedista, pero esto requiere que se tenga en el arsenal, no tan sólo un pequeño taller donde puedan llevarse á cabo reparaciones de no mucha importancia, sino también depósito de carbón y materias lubricadoras á la par que una especie de *almacén general*, cuyas existencias estuvieran inspiradas en el conocimiento de las partidas que contienen los pliegos de cargo de los torpederos que la práctica acredite deben ser reemplazadas con más frecuencia. Quizá estudiando la manera de dar alguna protección oficial á la naciente factoría que los hermanos Ruiz, con inteligencia y laboriosidad dignos de ser imitados, han establecido en el fondo del puerto de Mahón, se consiguiera evitar los gastos que representa montar un taller, aunque modesto, y sostener una maestranza á la cual faltaría trabajo gran parte del año.

Creemos firmemente que si en la actualidad

la factoría á que nos referimos no cuenta con medios para llevar á cabo cuantas obras pueden ser necesarias para conservar debidamente una División de torpederos, sus Directores harían supremos esfuerzos para ponerla á la altura que se les indicara, y su laboriosidad é inteligencia por una parte y por otra lo relativamente económica que en Mahón resulta la mano de obra, darían lugar á que existiera siempre perfecta concordia entre los dueños de dicha factoría y la Junta encargada de inspeccionar las diferentes obras que se fueran presentando. Lo importante, lo imprescindible, sería tener la seguridad de que podían utilizarse en caso de guerra los talleres y operarios de dicha factoría, lo cual podría lograrse, ya por medio de una subvención seguida de formal contrato que autorizara para incautarse de ellos si en caso de guerra se notase morosidad en los trabajos que se le encomendaban, ó sirviéndose de otro procedimiento cualquiera que garantizara la eficacia de dichos talleres en caso necesario.

Como debido á la situación estratégica de la isla de Menorca, probablemente el puerto de Mahón serviría de refugio en caso de guerra á algunos buques de nuestra Escuadra, bueno sería que se dotara á su arsenal de cuantas cosas hicieron falta en el puerto de Santiago de Cuba para el pronto alistamiento de la desven-

turada Escuadra del Almirante Cervera. Grandes depósitos de carbón que se renovarían mediante contrato con la Compañía de vapores, para que todo el consumo de los correos fuese del almacenado en el arsenal; existencias grandes de materias lubricadoras renovadas por igual procedimiento; lanchones de gran capacidad para transporte de carbón; otro aljibe flotante igual al que actualmente existe, y algunas lanchas de vapor de buenas condiciones para dar remolques á los lanchones y aljibes; creo que son todo cosas absolutamente indispensables si se quiere que pueda refugiarse en este puerto una Escuadra aprovechándose de la protección que le brinda la poderosa artillería de la Mola, y no se encuentre en un estado de indigencia que corra pareja con el lamentable que atravesó la del Almirante Cervera durante su permanencia en Santiago de Cuba.

Que existiera siempre en el arsenal un buen repuesto de víveres; y bastantes municiones para la artillería que montasen nuestros buques de combate, es cosa á la que debiera darse preferente atención. (*) Claro está que ambas cosas requieren grandes cuidados para su conservación, pero creemos que si los polvorines

(*) Mejor que esto sería que llegaran á un acuerdo los Ramos de Guerra y Marina en lo relativo á unificación de la artillería empleada en la defensa de costas y en los buques y que se asignara al Parque de Artillería de Mahón un considerable repuesto de proyectiles.

que se construyeran reunían condiciones apropiadas y de vez en cuando después de los ejercicios de fuego los buques de la Escuadra fueran á rellenar sus pañoles en dichos depósitos, se conseguiría con la continua renovación poder tener confianza en la bondad de las municiones de guerra almacenadas. Para que se conservaran los víveres, preciso sería adquirirlos á alto precio á un contratista que se comprometiera á tener siempre una existencia grande en el arsenal, con autorización para que pudiese temporalmente desprenderse de ellos y reponerlos en breve plazo, cuyo servicio, fuera de duda está que saldría caro á la Marina, pero innegable es también que vería en exceso compensados los gastos que dicha conservación le ocasionara si una sóla vez se presentase el caso de utilizar el fruto de su laudatoria previsión.

La circunstancia de ser casi un hecho la traslación á la península del magnífico dique flotante que para el apostadero de la Habana se había construído, y estar en gradas otro de igual sistema y dimensiones, que se destinaba á prestar sus servicios en el naciente arsenal de Subic (Filipinas), que la Escuadra del Comodoro Dewey nos arrebató en lucha, por lo desigual. sin precedentes, hace que sin perjuicio del archipiélago canario, al cual por derecho propio le corresponde uno de ellos, pudie-

ra destinarse el otro á este puerto, en el cual prestaría servicios valiosísimos si llegara á ser el mismo, como más ó menos tarde se debe esperar, teatro de acontecimientos que aviváran el recuerdo de las penalidades pasadas por las dotaciones de nuestros buques en Santiago de Cuba bloqueados. No me atreveré á asegurar que si en aquel puerto hubiese existido un dique capaz de levantar aquellos cruceros, otra hubiese sido la suerte de nuestras fuerzas navales en aquella horrorosa jornada, pero es desde luego un hecho irrefutable que gran parte de la hecatombe se debió á que el andar de aquellos cruceros estaba notablemente disminuido por la suciedad de sus fondos, y por lo tanto, de suponer es, que si al tratar de romper el bloqueo hubiesen estado en condiciones de desarrollar su máxima velocidad, alguno habría escapado á la destrucción completa en aquel día aciago. Claro es que estando bloqueado el puerto por una Escuadra que aprovecha las oportunidades para bombardear la población y causar averías á los barcos bloqueados, es de utilidad real mucho mayor un dique seco que no está expuesto á tantas averías; pero pedirle para este puerto en las actuales circunstancias de crisis financiera por que atraviesa el país sería intentar de un salto pasar á la perfección, á cuyas vecindades podríamos contentarnos

en llegar, aunque fuera lenta y progresivamente.

Si referente á machinas en construcción mediara la misma circunstancia que con los diques flotantes, antes de arrumbar una en cualquier arsenal debiera montarse en éste, aunque no sea la necesidad tan perentoria como la del dique, puesto que dada la proximidad del astillero de Cartagena, sería locura y derroche querer aglomerar en este puerto los elementos necesarios para proceder á reparaciones de importancia en buques de gran porte. La primacía para todo desde luego la concedemos á las islas Canarias, codiciadas también por las principales potencias marítimas, y que por su situación no pueden esperar en caso de ataque pronto recursos de España, siendo además escala casi obligada para nuestros buques que vayan á socorrer en caso de necesidad los restos que aun nos quedan de nuestro vasto imperio colonial, reducido hoy á las insanas posesiones del Golfo de Guinea y las despobladas playas de Río de Oro. Pero si después de dotados los tres arsenales de la Península y debidamente atendida la defensa marítima de las islas Canarias, nos sobra algún elemento defensivo ó de ataque, lo reclamamos para incrementar la defensa marítima de la isla de Menorca, hoy ineficaz y hasta irrisoria, á pesar de estar en pie de guerra y en completo armamento cuanto con ella se relaciona.

No creo que el perfecto conocimiento de la impotencia grande en que se encuentra por falta de medios la defensa marítima del litoral de este archipiélago, ni la convicción íntima de lo inútil que todo lo existente en el puerto de Mahón, resultaría cuando se tratara de cualquier empresa que no fuese impedir al enemigo entrar en este puerto, que la naturaleza tanto ayuda á defender, me cieguen hasta el punto de hacer exajeradas apreciaciones, que me conducen á desear ver aglomerados en su arsenal importantes recursos para el sostenimiento de una Escuadra. Algo parecido debía pensar el Almirante Cervera cuando, en su fugaz paso por el Ministerio, expuso en líneas generales su proyecto de crear una Comandancia principal en estas islas; por algo semejante han abogado, en esta época de constantes y acres censuras en todo lo concerniente á Marina, algunos periódicos de mucha circulación; y poco hace que el distinguido Jefe de la Armada Sr. Gutiérrez Sobral, en un razonado artículo, que, si mal no recuerdo, vió la luz en *La Epoca* y fue reproducido por no pocos periódicos, expresaba magistralmente la necesidad de que el ramo de Marina prestara atención preferente á nuestros archipiélagos del Atlántico y Mediterráneo, creando en ellos arsenales (no astilleros) á estilo de parques militares para que pudieran en ellos repostarse de todo

nuestros buques. También otro distinguido Jefe, el ilustrado Capitán de navío D. Emilio Hédiger, en no pocos informes que tuvo que elevar á la Superioridad durante el tiempo que desempeñó la Jefatura de la Brigada torpedista de Mahón, ha hecho constar lo desatendida que estaba la defensa del litoral de la isla, y en sus Memorias anuales, aunque se limitaba á exponer el estado de las defensas submarinas que se le habían encomendado y proponer las reformas que creía inconveniente introducir, puede muy bien leerse entre renglones su constante aspiración de aglomerar en este puerto los elementos de ataque y defensa que en justicia le pertenecen. En una de las citadas Memorias, la correspondiente al año 1892, se leen los elocuentes párrafos que á continuación copiamos:

«A pesar de la gran importancia que le conceden los hombres de Estado, así como los Generales de mar y tierra de España y otras naciones, al grupo de las islas Baleares, y en particular al innegable hermoso puerto de Mahón, sus defensas por fuerzas navales y elementos submarinos es muy deficiente.

»La parte de torpedos fijos y móviles queda reducido á lo enviado el año 1878. cuando se hizo el estudio de las defensas del puerto por tal medio; mejor dicho, es menor, pues, no hay más que un torpedero y en

aquella lejana fecha se le asignaron dos.

»En cambio la defenso por el ramo de Guerra ha tomado desde la citada fecha un gran desarrollo; la fortaleza de Isabel II, con las baterías poderosamente artilladas que baten el frente del mar, está para terminarse; se ha fortificado, con arreglo á sistemas modernos, la bahía de Palma, el puerto de Cabrera y creo se proyecta trabajar en la de Ibiza. Pero á pesar de esto, tengo la evidencia que la seguridad de estas islas para la corona de España dependerá, en cualquier conflicto intermediterráneo, de las fuerzas navales de España, bien porque la Escuadra de combate venza ó destruya á la agresora en cruento combate naval, ó bien porque las fuerzas sutiles, como torpederos de puerto, torpederos de alta mar y cañoneros torpederos, así como los torpedos que puedan fondearse, sean tales, que puedan tener en jaque á una enemiga Escuadra. En las Baleares debiera siempre haber en reserva fuerzas navales estacionadas para el expresado servicio, organizándose del modo más económico.

»Hoy, aunque sólo sea por decoro nacional y para que cuando arriban á este puerto poderosas Escuadras extranjeras vean aquellos Almirantes y Jefes que el Gobierno español atiende á la defensa de tan preciosas joyas, debería enviarse una División de tres ó cuatro torpederos de los más capaces que tiene el país.»

Creemos que en dichos párrafos, inspirados en un profundo conocimiento de las necesidades más perentorias que existen para poner el archipiélago balear en mediano estado de defensa, se halla no tan sólo condensado cuanto acabamos de decir en estos ligeros apuntes, sino también casi todo lo que nos resta exponer al tratar de la parte terrestre de las defensas submarinas y de la cuestión vital que representa una acertada elección del personal encargado de su manejo, que son los únicos puntos que nos falta estudiar para dar por terminada la difícil tarea en que, casi maquinalmente nos hemos empeñado.

Pasemos á ocuparnos de la parte terrestre, que es lo único medianamente atendido en esta Sección torpedista, por más que entre sus cosas buenas se destaquen grandes lagunas de imprevisión que quizá fueran causa de que no se sacara de las mismas todo el rendimiento que se pretende si llegara el caso de ponerla en acción, una vez que, destrozada la fortaleza de la Mola y desmontada la mayor parte de su artillería, se atreviera la Escuadra enemiga á penetrar triunfante en el puerto despreciando los peligros que podían ocultar las aguas en las angosturas de la entrada.

Ante todo á la vista salta la necesidad imprescindible que existe de practicar nuevos estudios para dar forma diferente á las actuales

defensas submarinas (*), pues la circunstancia de estar en vigor hoy el mismo proyecto que, allá en el año 78, á la Superioridad remitieron el Comandante del cañonero *Somorrostro* y los dos Capitanes de Artillería comisionados para realizar dicho estudio, hace creer fundadamente, aunque no se tenga la manía del espionaje, que los planos detallados de las defensas, la situación de las estaciones principal y de convergencia, y hasta las enfilaciones en que los torpedos deben fondearse, son perfectamente conocidos por la mayor parte de potencias marítimas, cuyas Escuadras tanto han frecuentado estas aguas, remitiendo, sin duda alguna, el personal de las mismas el resultado de sus estudios y observaciones á los centros encargados de suministrar, en caso de guerra, los datos de las fuerzas marítimas del enemigo.

Si no fuesen destinados á la publicidad estos ligeros apuntes, no me costaría mucha trabajo probar en ellos la deficiencia de una de las líneas de torpedos que forman parte de las defensas submarinas del puerto que nos ocupa; pero como todo lo que con ellas se relaciona es de carácter reservado, se impone el silencio más profundo sobre lo que hoy existe mandado referente á la red de torpedos á que está encargada la defensa de la entrada del puerto de

(*) Los nuevos estudios se han practicado por orden superior desde la fecha que fueron escritos estos apuntes.

Mahón, limitándome tan sólo á exponer las reformas que en mi concepto debieran introducirse, sin que ninguna de ellas altere en nada lo que hoy existe.

Creo, en primer lugar, que, atendiendo á la circunstancia antes apuntada, debiera ordenarse se practicasen nuevos estudios y remitieran al Consejo Superior de Marina nuevos proyectos de defensa para que, aprobados tres ó cuatro diferentes, pudiese el Jefe de esta Sección, en el momento de un conflicto, elegir reservadamente uno cualquiera de ellos, con lo cual, sin duda alguna, se despistaría al enemigo y hasta es probable que resultaran estériles, si no perjudiciales, las pesquisas hechas en tiempo de paz para llegar al perfecto conocimiento de la forma en que están fondeados los torpedos que defienden este puerto. A cada proyecto acompañaría desde luego un nuevo emplazamiento de las casetas destinadas á estación principal y de convergencia, las cuales, una vez construídas, dado su número, confundiría al enemigo que intentara penetrar en el puerto, siendo esta confusión causa de indecisiones de consecuencias desastrosas para el buque que intentara forzar la entrada.

Creemos también que al hacer el estudio de todos los proyectos que se presentasen no se debiera olvidar el hecho llevado á cabo por los americanos, con objeto de obstruir la entrada

del puerto de Santiago de Cuba, sirviéndose de un buque de poco valor y falto de poder militar, tripulado por un escaso personal, al que cabe mejor la denominación de *juramentado* que la de voluntario, que se le aplicó al bravo Teniente Hobson y demás personal que á bordo del *Merrimac* le acompañaba. Atendiendo á esta indicación, no deben ser mecánicos ni electro-automáticos los torpedos que en las angosturas se fondeen, á fin de que, pudiendo dar á los mismos fuego á voluntad, dependa del Oficial encargado de las defensas submarinas el dejar pasar ó no por ellas á un buque en las condiciones antes expuestas, y en cambio deben multiplicarse los torpedos electro-automáticos en los sitios de más anchura para que sólo deje de tropezar en ellos el que conozca perfectamente las enfilaciones en que han sido fondeados.

Bueno sería que las defensas del puerto de Mahón, en lo que al ramo de Marina se refiere, fuesen complementadas con la instalación de algunos tubos lanza-torpedos sistema Whitehead, cuyos disparos pudiesen cruzarse, á fin de asegurar su eficacia, si llegaran á forzar la entrada una Escuadra enemiga. Quizá en ningún puerto está más indicada que en éste el arma que nos ocupa, y prueba palpable de ello es que tal mejora se halla consignada en casi todas las Memorias anuales que han presentado los diferentes Comandantes que se han

sucedido en el mando de esta Brigada torpedista, aduciendo todos poderosas razones para asegurar lo eficaz que dichas instalaciones resultarían, atendiendo á la doble circunstancia de haber en el caño de entrada puntos de reducida anchura y lo fácil de ocultar que serían estas baterías si se montaban bajo tierra, cubriendo al mismo tiempo de vegetación el orificio de salida del torpedo. Creemos que con cuatro baterías de un solo tubo que se montaran serían muy suficientes para poder asegurar que ningún Comandante de buque tendría el atrevimiento de forzar el puerto sin la absoluta seguridad de que estaban demolidas todas sus defensas submarinas, y el que, dejándose arrastrar por su vehemencia y falso valor penetrara con su buque en el caño de entrada sin estar seguro de ello, no hay duda que pagaría caro su atrevimiento.

Se nos ha dicho que impedía el montar los mencionados tubos las competencias existentes entre los ramos de Guerra y Marina sobre el personal que debía encargarse de su manejo y conservación, pues mientras el elemento militar sostiene que tales armas son, en esencia, cañones montados en tierra firme, y, por lo tanto, de su incumbencia, la Marina se cree en el derecho á que sea á su personal á quien se confíe el manejo de arma tan delicada, basándose en las sólidas razones de ser el único que

desde el principio de su carrera se familiariza en el manejo de la misma, y que además el profundo conocimiento táctico y material de tan complicados mecanismos constituye una especialidad para ciertos Oficiales de Marina, que amplían en la Escuela de Torpedos los conocimientos que del siluro y sus accesorios adquirieron en la época de estudios y en la constante práctica de los barcos.

Imposible parece que en los tiempos actuales en que hasta Alemania, nación esencialmente militar, ha confiado por completo al personal de la Armada la defensa de sus costas, aquí se entablen competencias tan ridículas y faltas de fundamento. Este hecho, y la circunstancia de no tener las Autoridades navales la más pequeña intervención en los estudios y proyectos referentes á fortificación del litoral, deben bastar para comprender que España es nación anti-marítima, y por lo tanto, cuantos esfuerzos haga el elemento naval para poner el material á flote á la altura que le corresponde, tropezarán siempre con la oleada de la opinión, que le es marcadamente hostil, y no llegará á obtener tangibles resultados.

No queremos extendernos en reflexiones de esta índole, ajenas desde luego al objeto de estas mal coordinadas notas, y que si dejáramos correr la pluma, por sí solas bastarían para constituir un extenso trabajo; pero séanos lícito

preguntar como final de esta enojosa digresión: ¿Es lógico que el país tenga incompletas las defensas de uno de sus principales puertos, sin más razón que la de evitar rivalidades y limar asperezas que puedan existir entre organismos hermanos, como existen frecuentemente en el seno de las familias mejor avenidas? ¿Puede tolerarse que razones de tan poco peso puedan ser el día de mañana causa de incalculables desastres y hasta origen de días de luto para la patria, que se vea escarnecida y humillada? ¿Debemos, para evitar el que sean heridas exageradas susceptibilidades, exponernos á presenciar el desprendimiento de un nuevo girón de la bandera nacional y quizá el engaste á otra Corona de lo que fué un día la perla más apreciada de la de Aragón?

No, y cien veces no. Móntense los tubos lanza-torpedos por que abogamos, si el Gobierno lo considera de tanta utilidad como se desprende de los informes anuales que sobre estas defensas submarinas han dado los diferentes Jefes á quienes á cabido en suerte estar encargados temporalmente de su dirección, y después ya se verá á quien corresponde el manejo de dicho material y que corporación presenta con sus títulos más garantías para el manejo de arma tan delicada.

Otro asunto digno de mejora es el relativo á embarcaciones propias para el fondeo de los

torpedos. Tan sólo de la lancha *Aire* y de otra embarcación de vapor que perteneció á la corbeta *Tornado*, pueden disponerse para la delicada y comprometida faena del fondeo de las minas y levado de los torpedos en caso de que algún cable tome tierra ó se note falta de estanqueidad y este material es á todas luces deficiente, máxime cuando se pretende que ambas embarcaciones sean al mismo tiempo las encargadas de la vigilancia para que el enemigo no consiga sirviéndose de embarcaciones menores, inutilizar la red de torpedos, cortando sus cables ó contraminando los que estén instalados en los parajes que sean de paso irremisiblemente obligado al forzar el bloqueo del puerto. La primera de dichas embarcaciones, esta preparada para llevar á cabo con ella todas las faenas á que se la destina, pero la segunda es un bote de vapor ordinario, de tonelaje pequeño para el transporte del largo y pesado ramal de cable múltiple que une la estación principal con la caja de empalmes de la primera zona de torpedos; y que por otra parte, su andar y su armamento están muy lejos de corresponder á los que debiera tener una embarcación á la que debe confiarse la vigilancia de la red de torpedos.

Creemos, por lo tanto, que debiera dotarse á estas defensas submarinas de dos lanchones iguales al que posee la Escuadra de Torpedos

para utilizarlo en el tendido de la red que anualmente se lleva á cabo en la ensenada de la Algameca grande durante los meses de experiencias, quedando las lanchas de vapor que actualmente existen como simples auxiliares para el remolque de dichos lanchones y el de los aljibes y gabarras de carbón que se necesitaran para cubrir las atenciones de la Escuadra. El servicio de vigilancia sólo es lógico encomendarlo á dos exploradoras de gran andar armadas con un par de piezas de tiro rápido, instaladas una en caza y en retirada la otra, las cuales estuviesen dotadas también de pequeños dinamos capaces de suministrar energía á un proyector de pequeño modelo, indispensable para que no resulte ineficaz la vigilancia durante la noche. Como accesorio podrían tener dichas exploradoras una canasta á cargo cada una, y en caso de necesidad se utilizarían como torpederos de puerto, haciendo uso de los torpederos automóviles de que estarían dotadas las defensas submarinas para llenar debidamente las distintas misiones que antes hemos apuntado.

La plana mayor correspondiente á la parte terrestre de las defensas submarinas, en caso de que se diese á la misma la expansión que acabamos de exponer, no podría ser en tiempo de paz menor de dos Oficiales, encargado el uno de todo el material de torpedos automóviles

con su obligada impedimenta de bombas de comprimir, acumuladores, etc., y el otro de los torpedos fijos y sus estaciones, cables, mesas de prueba y demás accesorios que sería largo é inútil enumerar. A cargo de dichos Oficiales estaría también la conservación de las exploradoras, lanchas de vapor y lanchones de fondeo, y últimamente, todo el servicio mecánico del arsenal, en el que alternarían haciendo servicio de guardias ó vigilancia, según juzgara uno ú otro necesario el Jefe de la Brigada torpedista. Tenemos la firme convicción de que no serían muy codiciados estos destinos, porque seguramente la retribución no correría pareja con el exajerado trabajo inherente á los mismos, si querían llenar medianamente sus deberes.

Referente al personal subalterno y marinería de la Brigada torpedista, creo que la manera de tenerlo idoneo, de confianza y económico, sería organizar algo parecido á lo de las antiguas milicias locales, cubriendo con voluntarios y naturales del país cuantas vacantes fuesen ocurriendo, para que siempre estuviese completa la plantilla del personal en tiempo de paz. Y al comenzar una campaña que obligara á poner en son de guerra todos los recursos de la Brigada torpedista, debiera reglamentarse que ante todo fueran á ocupar los destinos de la parte móvil de las defensas el personal

íntegro que dotara las escampavías de estación en Menorca, y la parte terrestre de las mismas el que prestara sus servicios en la Escuela de Torpedos, el cual podría ser considerablemente aumentado, con objeto de complementar con él el personal de las defensas submarinas cuando se pusieran en pie de guerra.

Por este procedimiento es indudable que se eternizaría el personal afecto á la Brigada, y con la práctica de uno á otro día se llegaría á conseguir que todos en general conocieran á la perfección los complicados mecanismos que se les confiaba. Al mismo tiempo, reclutado el núcleo principal de las dotaciones de los torpederos entre la gente de mar de la localidad y costas vecinas, é incrementada en tiempo de guerra por la gente de las escampavías afectas á esta División de guardacostas, es innegable que se lograría conseguir el mayor rendimiento táctico de esta clase de embarcaciones, debido al gran conocimiento de la costa y de sus calas, que en no pocas veces daría facilidades para llevar á cabo un ataque inesperado y en otras facilitaría la huida de dichas embarcaciones después de un intento de lanzamiento sin resultado.

Por otra parte, tengo la firme convicción de que, además de las ventajas expuestas, se recabaría para el Tesoro una economía considerable si precediera al planteamiento del sistema

un meditado estudio administrativo, presidido por el perfecto conocimiento de la escasa retribución con que se paga en esta isla todo trabajo intelectual ó mecánico, fundado seguramente en los precios verdaderamente económicos que alcanzan los artículos de imprescindible necesidad para la vida.

De utilidad indiscutible sería también el establecimiento de un palomar de *mensageras* que aseguraran al Jefe de la defensa marítima de la isla la comunicación con todo el litoral de Menorca, tan pobre en rápidas comunicaciones con este puerto. Por este procedimiento, en extremo económico, se sabrían con rapidez todos los preparativos de desembarco que realizara la Escuadra bloqueadora, pudiendo, por lo tanto, tomar la Autoridad marítima las disposiciones convenientes para conseguir el fracaso de una operación, que traería, á no dudarlo, la pérdida irremisible de nuestra soberanía en esta isla codiciada. Además, este procedimiento conduciría á evitar, en tiempo de guerra, amargas horas de mortal ansiedad al Jefe de la defensa marítima, pues, por conducto de las palomas, que enjauladas se lleve el Comandante de todo torpedero, á quien se encargue determinada comisión, podrá saberse que está refugiado en alguna cala ó ensenada sin comunicación, después de un ataque frustrado ó coronado por el éxito; y á esta simple noticia

puede deberse la salvación del torpedero con todo su personal ó la obtención de resultados positivos en una operación que la estrategia combine, basada en el conocimiento de la posición que ocupa aquel torpedero.

Resumiendo cuanto acabamos de exponer en esta última parte de nuestra ardua labor, diremos que para que el arsenal de Mahón y las defensas submarinas de su puerto queden á la altura que requiere su importancia estratégica, se hace absolutamente preciso:

1.º Que se asignen á esta Brigada torpedista los torpederos necesarios para la defensa del litoral de Menorca, dotados con un personal reducido,

2.º Que se proceda á la construcción de varaderos con cobertizos y en iguales condiciones en que están los del torpedero *Castor* y lancha *Aire*, en los cuales debe sustituirse el cableante á mano por uno ó más chigres de vapor capaces de arrastrar la mayor de las embarcaciones asignadas á la parte móvil de las defensas submarinas.

3.º Que se monte en el arsenal un taller con herramientas suficientes para el sostenimiento de las embarcaciones antes citadas, ó mejor todavía se proteja y subvencione la naciente factoría de los hermanos Ruiz para poder contar incondicionalmente con sus talleres y maestranza en caso de guerra.

4.º Que haya siempre en los almacenes del arsenal grandes depósitos de carbón, materias lubricadoras y víveres, no sólo para el sostenimiento de la escuadrilla, sino también para reponerse de todo nuestra Escuadra si un día se ve en este puerto bloqueada.

5.º Que se envíen á Mahón lanchones apropiados para hacer carbón los buques mayores; se monte un vía férrea para el transporte del carbón desde sus depósitos al muelle, y se construya otro aljibe flotante de iguales ó mayores dimensiones que el actualmente existente.

6.º Que se asigne á este puerto el dique flotante de la Habana ó el que está en construcción para Subic, si se juzga más conveniente quede el primero asignado al archipiélago de Canarias.

7.º Que se dote á la Brigada torpedista con dos lanchones iguales al que posee la Escuela de Torpedos para el tendido de las líneas en época de experiencias, y además de dos exploradoras de gran andar, provistas de pequeño proyector para que quede á ellas encomendada la vigilancia de la red, una vez tendida.

8.º Que se monten después de un meditado estudio sobre su emplazamiento, cuatro tubos lanza-torpedos sistema Whitehead en baterías independientes.

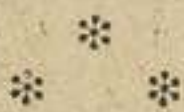
9.º Proceder á hacer nuevos proyectos de defensa del puerto, en previsión de que sean

conocidos los detalles del vigente por las demás potencias marítimas, dados los muchos años que no ha sufrido variación.

10.º Estudiar bajo el punto de vista militar y económico las ventajas que podría reportar el que fuese el personal subalterno y marinería afectos á estas defensas en tiempo de paz formado por voluntarios de la localidad y que en pie de guerra se completara el de los torpederos con las dotaciones de las escampavías que prestan sus servicios en las costas de Menorca, y el de la parte terrestre de las defensas con el de la Escuela de Torpedos, cuyo centro en tiempo de guerra tiene indicada su clausura.

11.º Crear un palomar de *mensajeras*, que en caso de guerra podrían repartirse entre los pequeños destacamentos del litoral de la isla, á fin de asegurar por este medio el rápido conocimiento de todos los preparativos de desembarco que llevara á cabo la Escuadra bloqueadora; y,

12.º Dotar la Sección torpedista de Mahón del material de iluminación exterior indispensable en toda defensa submarina medianamente organizada.



Bien se yo que la realización de cuanto acabamos de decir, envuelve para el Tesoro gastos de importancia, no sólo para el planteamiento del sistema, sino también para la conservación de cuanto se almacene en este arsenal, pero á tales desembolsos creemos que en época, desgraciadamente no lejana, se le sacarían rendimientos de importancia, que se tornarían en incalculables pérdidas si continúa el *statu quo* que en estas defensas submarinas dió comienzo cuando su creación en el año 1878.

No hay que hacerse ilusiones. Tal como hoy existe en la isla de Menorca todo lo que al ramo de Marina pertenece, resultaría perfectamente inútil en caso de un conflicto internacional, pues con ello no se haría más que evitar la entrada del enemigo en este puerto, operación que seguramente no intentaría hasta que se hubiese apoderado de Mahón con sus fuerzas de desembarco y rendido la poderosa fortaleza de la Mola en sus ataques, simultáneamente llevados á cabo con sus fuerzas de mar y tierra. Aunque nosotros olvidemos y hasta despreciemos las provechosas enseñan-

zas que la historia nos brinda, no estamos autorizados para creer que habrá olvidado Inglaterra, y con ella las demás potencias marítimas, de qué manera se apoderó del puerto de Mahón al dar comienzo sus tres dominaciones de la isla de Menorca.

Enero de 1899.



EL DIQUE FLOTANTE CONSTRUIDO PARA SUBIC

DEBIERA INSTALARSE EN MAHÓN





EL intenso clamoreo que en época no lejana levantaron los periódicos de Vigo y Cádiz, primero en demanda de que al regresar el dique flotante de la Habana fuese instalado en

Nota.—Como consecuencia de este artículo publicado en *El Mundo Naval Ilustrado* y reproducido por la prensa menorquina, tomó el Ayuntamiento de Mahon en sesión de 18 Julio de 1899 el acuerdo de elevar una exposición al Gobierno en súplica de que fuese destinado al puerto de Mahón el dique flotante que nos ocupa.

Mas adelante (Febrero de 1901) reiteró su petición, y á la par que el Ayuntamiento, elevaron al Gobierno solicitudes en demanda de lo mismo todo el elemento comercial, el Ayuntamiento de Villa-Carlos, el Centro Agrícola é Industrial, la Junta provincial de la Liga marítima y en una palabra todos los elementos que representan fuerzas vitales de la isla de Menorca.

Al entrar en prensa esta parte de los *Estudios marítimo-militares sobre el Archipiélago Balear*, está pendiente de resolución tan importante problema, cuya solución espera con ansiedad el archipiélago entero.

aquellas hermosas bahías, y poco después de que se asignara á las mismas el que con destino al Arsenal de Subic se estaba construyendo en Inglaterra al dar comienzo la luctuosa etapa que no ha mucho transcurrió, nos hace sospechar que una vez más, en nuestra pobre España, triunfarán las conveniencias regionales, en su lucha constante con las verdaderas necesidades de la Patria.

Si el Gobierno no olvidára las cuatro dominaciones extranjeras que en sus páginas registra la accidentada historia menorquina; las recientes amenazas de anexionarse la isla de Menorca que en el curso de las conferencias de París profirió nuestro implacable vencedor; la acentuada primacia que á los mares que bañan el Archipiélago balear conceden las primeras potencias marítimas para convertirlos en teatro de sus maniobras navales, y que durante el intervalo de triste recordación, en que estábamos empeñados en lucha, por lo desigual sin precedentes, con la poderosa República Americana, se vió la isla de Menorca pacíficamente bloqueada por naves extranjeras que, navegando sin pabellón, esperaban sin duda el momento de izarlo en son de guerra, vería á las claras que quizá en fecha no lejana, en el puerto de Mahón, siempre codiciado, se verán encerrados los restos de nuestra débil escuadra, luchando con iguales escaseces y falta de elementos na-

vales con que lucharon los barcos del almirante Cervera en las inhospitalarias costas de las que fueron nuestras primeras y últimas posesiones americanas.

De estas razones y muchas más que están en la conciencia de todos, claramente se desprende que al puerto de Mahón, uno de los más inexpugnables puertos militares que conservamos, corresponde por derecho propio encerrar aquel dique flotante. Convencidos de ello, hasta la saciedad, así lo manifestamos en un trabajo sobre el *Arsenal de Mahón* publicado en la *Revista General de Marina* (Enero de 1899) en el cual se ponían de manifiesto las ventajas que á la Marina militar podría reportar, en fecha quizá no lejana, el tener en el puerto de Mahón el magnífico dique flotante que nos ocupa.

Aunque para ello no existieran más razones, bastaría en nuestro concepto, invocar la excepcional posición que ocupa este Archipiélago en la cuenca del Mediterráneo comprendida entre los meridianos de Cabo de Palos y el Canal de Sicilia, siendo á la par derrota obligada entre la parte meridional de la vecina república y la costa N. del continente africano, cuya posición lo convierte en inmejorable punto extratéxico para que con su dominio consiga Inglaterra ser dueña del Mediterráneo, y que Francia no disimule su ambición de poseerlo, á fin de lograr más fácilmente la conquista de la Argelia y la

total dominación de las costas de Marruecos, cuyos extremos, sabido es, constituyen los dorados sueños de todos los gobernantes. También las frecuentes gestiones diplomáticas que antes del 84 practicaron los norte-americanos, con objeto de adquirir una Estación naval en la isla de Menorca, que pudiera servir de base de operaciones á sus Escuadras, si se veían obligadas á intervenir en algun conflicto internacional que tuviera que ventilarse en estos mares, y la evidente política colonial de Alemania, son razones que por lo poderosas no deben olvidarse al tratar de poner al Archipiélago balear en condiciones de una eficaz defensa y al amparo de ambiciones tan desmedidas como bastardas é infundadas.

Las prueban hasta la evidencia la lectura de muchas obras profesionales recientemente publicadas, de las cuales se deduce que el Archipiélago balear preocupa más á las naciones extranjeras que á nuestra propia nación. A fin de que no se dude de esta afirmación, copiaré al pie de la letra varios renglones de un libro debido á la pluma de un publicista naval que es oficial muy inteligente de la Marina francesa (*). Dice así: «... selon que Mahon est entre »nos mains ou celles de l' ennemi. Il revient

(*) Lieutenant X. *La guerre avec l' Angleterre* (1900). Las palabras subrayadas lo están por su autor; no por mí que hubiera tenido que subrayarlas todas.

»donc à dire que: *Jamais on ne devra laisser les*
»*Anglais s' emparer de Mahon.* Question de vie
»ou de mort..... Que l' état major général y
»songe: Mahon est la clef de la guerre dans la
»Mediterranée. Il faut prevoir un coup de force
»sur Mahon, avant la declaration de guerre.
»Ce ne serait pas le premier. *La guerre pourra*
»*même commencer par la.* Il faudrait qu' il y eût à
»demeure, en Corse et à Port Vendres, un re-
»giment prêt à embarquer pour Mahón, au
»premier mot lancé par telegraphe: faut il donc
»faire ce que nous ne voulons pas que les autres
»fassent? Sans aucun doute. La premier raison
»est *qu' il le faut.* La seconde est que la France
»ne gardera par Mahon après la guerre, tandis
»que les Anglais n' y manqueraient pas... Du
»reste, le probleme de Mahon se lie naturelle-
»ment à celui de Gibraltar». Y no continuo,
porque el resto apena todavía más el animo
que los conceptos que con dolor acabo de trans-
cribir.

Nada de esto tendría olvidado el autor de uu
artículo lleno de erudición y saturado de sensa-
tez que apareció hace mas de un año en la *Tri-*
buna libre de la «Correspondencia de España,
abogando por la realización de la misma idea
que hoy defendemos; cuyo artículo, suscrito por
iniciales que coincidían con las de un entusias-
ta y joven oficial de marina, sentimos no tener
á mano, á fin de reproducir algunos párrafos

que nos prestarían valioso apoyo en defensa de la causa que nos ocupa. Pero ya que no podemos hacerlo, no daremos fin á estos renglones sin transcribir un fragmento de una carta particular que tenemos en nuestro poder de un oficial por todos conceptos brillante (preciso es decirlo aunque ofendamos su modestia) en la cual, haciendo referencias al citado trabajo sobre *El Arsenal de Mahón*, decía: «No concedo, como
»tú, primacia á las Canarias para la instalación del dique flotante, pues siempre he sido
»partidario de que vaya á Mahón, donde nos
»será muy necesario, caso de conflicto europeo,
»en el que, pese á quien pese, y digan cuanto
»dijeren, no tendríamos mas remedio que intervenir, siquiera no sea más (y ya es bastante) que para sostener nuestra neutralidad. Canarias no tiene hoy puerto militar alguno: solamente el freu que hay entre Graciosa y Lanzarote y que se conoce con el nombre *del Rio*,
»es el único puerto á propósito para base de operaciones en unas islas volcánicas, sin radas
»ni abrigos y con escabrosas y acantiladas costas; pero para esto requiérese un trabajo en el
»que por lo visto nuestros gobernantes no piensan, ni á la nación hay quien pueda hacer
»comprender la conveniencia de él.»

Difícil sería encerrar en menos palabras el firme criterio que sobre este asunto de trascendental importancia tiene formado mi distingui-

do é ilustrado compañero señor Cervera y Valderrama, en quien los pocos años forman contraste con su espíritu práctico y observador, que hacen sea considerado con justicia como uno de los elementos mas valiosos de la Marina joven.

Aparte de las ventajas que la instalación del dique flotante en el puerto de Mahón reportaría á la Marina militar, no serían pocas las que redundarían en beneficio del comercio y, por lo tanto, del pueblo de Mahón que, al apreciar tales ventajas, que acrecienta la circunstancia de no existir otro dique en nuestro litoral del Mediterráneo, debe recabar de sus autoridades locales eleven á los mas altos poderes la expresión de los derechos de primacia que á este puerto militar asisten, para que en él tenga su fondeadero el dique flotante que con tanto interés han reclamado las autoridades de Vigo y Cadiz, sin distinción de matices.



DEFENSA MARITIMA DE LAS

ISLAS BALEARES





El bloqueo de la costa de un país es de todo punto imposible; el de un solo puerto es en extremo difícil, y solo puede ser efectivo mediante la concentración de numerosas divisiones bloqueadoras escalonadas en varias líneas concéntricas que irradian del puerto.

(De *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, por el Almirante Aube).

No hay que hacerse ilusiones. Si encastillados en las legendarias tradiciones del indomable valor español, que de desastre en desastre nos ha conducido al lamentable estado de la actual postración; si olvidando las enseñanzas de nuestra envidiable y antiquísima historia seguimos abandonados á nuestros pechos de granito y á la firme creencia de que el sacrosanto patriotismo de la raza ibera centuplica el valor de nuestro sufrido Ejército; si confia-

dos en la conmiseración que nuestra pobreza militar debiera inspirar á las potencias poderosas olvidamos que es ley natural de la humanidad la conservación del fuerte á expensas de la existencia del débil, y si seguimos viviendo, en fin, bajo la influencia de nuestra crónica y al parecer incurable ceguera, á no dudarlo nuestras llagas, que por lo recientes están todavía goteando sangre, antes de entrar en franca convalecencia serán reproducidas por el desmembramiento de nuevos territorios, de antiquísimo codiciados, tanto por su posición comercial y estratégica como por el valor intrínseco de su suelo.

Preciso es que no olvidemos lo axiomático que resulta, dada la actual situación política, la ineludible necesidad de defender el archipiélago balear á que nos ha de arrastrar cualquier conflicto europeo, aunque no sea más que para conseguir sea respetada nuestra neutralidad, que tratará de violar uno cualquiera de los beligerantes. El puerto de Mahón, dotado por la Naturaleza de condiciones inmejorables para que con facilidad quede convertido en posición militar inexpugnable, y por lo tanto, en base de operaciones para las más numerosas Escuadras, está emplazado en uno de los vértices del triángulo Gibraltar, Malta y Mahón, con cuyo dominio queda totalmente asegurada la supremacía marítima en el Mediterráneo; sólo el úl-

timo le falta á Inglaterra para ser dueña del mismo, y esta potencia, no tan sólo es probable que arrastrada por sus ambiciones ó intereses tome directa ó indirectamente parte en cualquier conflicto europeo, sino que preciso es no olvidar que sólo un siglo ha transcurrido desde que hizo el último abandono de Menorca, en que puso punto final á la tercera dominación británica que registra la accidentada historia menorquina.

Para Francia, Alemania y Rusia, al parecer menos temibles dadas las corrientes de simpatía iniciadas con motivo de la pasada hecatombe, la posición de un puerto militar en este archipiélago es poco menos que asunto vital, ya como centinela avanzado para asegurar el dominio de la Argelia, ya para que sea un jalón más para proseguir la evidente política de expansión no ha mucho comenzada, ó para acrecentar la influencia á que todas las naciones aspiran en el caduco imperio marroquí, punto al que afluyen los razonables proyectos de las naciones que por su posición geográfica é historia son llamadas hacia las llanuras africanas y de la desmedida ambición de las potencias que, sin más ley que su fuerza y más razón que la conveniencia de su comercio, pretenden abarcar el dominio de aquel vasto imperio al iniciarse su evolución cercana del terreno de la barbarie al concierto de las potencias civilizadas.

Bien claro lo decíamos no ha mucho en las páginas de la *Revista General de Marina*, al dar á la publicidad nuestras notas sobre *El Arsenal de Mahon*, y poco después en *El Mundo Naval Ilustrado*, al tratar del destino que debía darse al dique flotante que para el arsenal de Subic se estaba construyendo cuando perdimos nuestro vasto imperio colonial. Y es tan firme nuestra creencia, referente á la constante amenaza que sobre el archipiélago balear se cierne, que no nos cabe la menor duda de que más de una potencia de primer orden, al hacer los estudios preliminares de una campaña marítima en el Mediterráneo, los ha basado en la posesión del citado archipiélago, que han considerado segura presa, ya en la suposición de que nos dejaríamos arrastrar hacia una alianza, ó violando por la fuerza de las armas nuestra neutralidad, que saben bien no tenemos medios de hacer respetar.

Durante mi estancia en Mahón he tocado en muchas ocasiones pruebas que consolidan más y más mi criterio. Cuando el ilustrado Capitán de Artillería Sr. Tenés publicó su folleto titulado *Defensa de Menorca*, es público y notorio en Mahón que al impresor se le hicieron algunos pedidos con destino á Londres y París; y algún tiempo después apareció un oficial del Ejército británico que, con el pretexto de su marcada afición á la caza, recorrió en un mes

escaso de permanencia en Menorca la isla entera, y como se alojaba en el mismo hotel en que yo estaba instalado, puedo dar fe que desde el oscurecer hasta altas horas de la noche lo dedicaba á redactar y ordenar las notas que sobre el terreno había tomado; más tarde un yate americano, que entró en el puerto de Mahón como en país conquistado y haciendo alarde de no respetar las leyes en dicho puerto establecidas, incurrió á su salida en hechos que casi pueden calificarse como sospechosos; los Estados Unidos tienen en el puerto de Mahón bastantes individuos asalariados con el pretexto de remuneración á pasados servicios que llevaron á cabo en la Escuadra americana cuando con frecuencia invernaba en este puerto, y en fin, ¿para que continuar citando hechos, si notorio es que no hay potencia marítima en Europa que no tenga Jefes y oficiales que conozcan el puerto de Mahón, con sus defensas y fortalezas, como la palma de su mano? Y en apoyo de nuestro aserto haremos constar que el Jefe de la Escuadra americana á quien estaba encomendada la toma de Mahón si las hostilidades hubiesen continuado, era una personalidad harto conocida en esta población y de las que más había influido para que el Gobierno de la poderosa república practicara con insistencia antes del 84 negociaciones diplomáticas para obtener la cesión de una Estación Naval en el

importante puerto de Mahón, inmejorable para servir de base de operaciones á sus Escuadras en tiempo de guerra, y de descanso y refugio á las mismas mientras no turbaran la paz conflictos á que se viese obligada á intervenir su Marina militar.

Por estas razones y muchas más que están en la conciencia de todos, urge poner en estado de defensa las islas Baleares, cooperando el ramo de Marina á los valiosos trabajos de fortificación permanente que el de Guerra está llevando á cabo en el litoral del archipiélago, á fin de que, complementándose los desvelos y esfuerzos de ambas instituciones, podamos, en día quizá no lejano, ver respetada nuestra neutralidad, que es á lo único que se debe aspirar dado el estado de abatimiento actual, que por si sólo nos alejará de correr la más insignificante aventura. Precisa, por lo tanto, que radiquen en las Baleares los elementos navales que aconseja *la neutralidad armada*, esa situación especial de las naciones débiles que define Klüber como *estado de guerra en que se coloca una nación con el único objeto de defender sus derechos de neutralidad*, ó mejor dicho, sus deberes, claramente definidos en el artículo 6.º del Tratado de Washington de 1871, que nos obliga á rechazar por la fuerza, si es preciso, al que tratare de violarla, sin que esto implique, ni del modo más remoto, alianza alguna con la parte

contraria, que en igualdad de circunstancias será objeto de un trato idéntico.

Despréndese de todo esto la necesidad apremiante de colocar el archipiélago en estado de defensa, y como toda defensa de costas, y en especial de una isla, resulta ilusoria si no la complementa una defensa móvil constituida por elementos navales, vamos à exponer en varios artículos los indispensables, en nuestro concepto, para que resulte efectivo el dominio español en este archipiélago, que fué en tiempos remotos la perla de más valía de la corona de Aragón.

Con dicho objeto, y à fin de no involucrar ideas, dividiremos el presente estudio en las siguientes partes:

- I.—Defensa del puerto militar de Mahón, base de operaciones.
- II.—Defensa del litoral de las islas.
- III.—Cooperación al dominio del cuadrilátero Mahón-Ibiza-Cartagena-Barcelona.
- IV.—Adquisición de material y conservación del mismo.
- V.—Mando supremo de la islas Baleares.

I.

DEFENSA DEL PUERTO DE MAHÓN,

BASE DE OPERACIONES

¿Puede caber la menor duda referente al objetivo principal que tendería á llenar el Almirante de una Escuadra enemiga enviada á operar sobre las costas de las Baleares? Ciertamente que no, pues á la vista salta que, apoderándose del puerto de Mahón, lograría des-

Nota.—Extrañará al que lea este estudio, el que intentemos proceder á la defensa del Archipiélago Balear sirviéndonos tan solo de torpederos, arma de combate que con tanto apasionamiento, en pro y en contra, se ha discutido. Bien sabemos que no son mas que auxiliares de las Escuadras de combate y que para su mejor eficacia requiérrese que sean complementados con *cruceros exploradores y estafetas*, pero como en nuestro concepto tanto la escuadra como los cruceros no han de tener destino determinado, acudiendo en caso de necesidad al sitio amenazado ó donde las condiciones extratélicas aconsejen, por esta razón no hacemos referencia á ámbos tipos de buque en este incompleto estudio, en el que mencionamos tan solo las fuerzas marítimas locales.

Este estudio ha sido reproducido, en revistas profesionales francesas, italianas y del Sur de América.

truir ó adquirir los recursos marítimos y militares que encerrara, le serviría de inmejorable base de operaciones y privaría á la Escuadra nacional de una posición estratégica importante bajo el punto de vista defensivo y ofensivo ()*, asegurándole, por lo tanto, el éxito obtenido en esta operación el dominio completo del archipiélago, que no tardaría en secumbir.

Lógico es, por lo tanto, proceder ante todo al estudio de la defensa de este puerto, que, aparte de su situación estratégica, constituye, sin duda alguna, la llave del archipiélago que nos ocupa. Y como las defensas marítimas de un puerto, para ser completas y eficaces, deben estar constituidas por elementos fijos que garanticen en absoluto que no penetrará en el mismo elemento naval alguno mientras no hayan sido destruidos ó contraminados de antemano, y por otros móviles siempre dispuestos á acudir en socorro del punto amenazado si su protección es real y efectiva, y á tener en constante zozobra al enemigo cuando tan sólo es relativa ó moral la fuerza de que se disponga, preciso es que esté dotado el puerto de Mahón de ambos elementos, á fin de que, operando en combinación con las poderosas fortalezas que guardan la entrada del mismo, resulte un puerto militar inexpugnable que tan sólo pue-

(*) Página 35 de *La défense nationale et la défense des côtes*, por Patieus.

da rendir un prolongado bloqueo de la isla de Menorca, difícil de llevar á cabo si está debidamente atendida la defensa marítima del litoral del archipiélago

Creemos que los elementos fijos hoy existentes para la defensa marítima del puerto llenarían en caso de necesidad debidamente su cometido, á pesar de las lagunas que se destacan, si las sometemos á un detenido estudio que la índole del asunto nos veda intentar; sin embargo, resulta consolador ver que tan sólo en los detalles radican las deficiencias, que serán incorregibles mientras *la Marina no salga de sus moldes actuales*, que nos conducen á estar siempre aguzando el ingenio para convertir en elásticas las exiguas asignaciones que á la conservación del material se dedican.

No ha mucho, en las columnas de la *Revista General de Marina*, ocupándome del mismo asunto, indicaba la necesidad de revisar el estudio de las defensas submarinas de los puertos de Menorca, en previsión de que los planos detallados de las mismas estuvieran en posesión de los Estados Mayores de las naciones que con tanta frecuencia envían al puerto de Mahón sus Escuadras, y procuraba poner de relieve la necesidad, en mi concepto imperiosa, de incrementar la sección fija de la defensa marítima del puerto que nos ocupa con la instalación de algunas baterías de automóviles encargadas

de dar el golpe de gracia á todo buque enemigo que se decidiera á forzar el puerto despreciando los poderosos elementos de defensa que con tanta inteligencia ha ido aglomerando el ramo de Guerra en las fortalezas que custodian la entrada del puerto de Mahón.

Siempre he concedido gran importancia á la instalación de tubos lanzatorpedos en las angosturas del puerto, y aunque á veces llego á desconfiar de ver un día realizada tan importante mejora, preciso es reconocer que no están suficientemente cimentados mis presagios desde el momento que en los altos centros se reconoce también la necesidad de ello, como lo prueba el haberse reunido en el puerto de Mahón á mediados del año 1895 una Junta mixta de Guerra y Marina, nombrada tan sólo para estudiar y proponer la instalación de baterías de automóviles. Da cuerpo á nuestras dudas el que nada en concreto se haya resuelto todavía, á pesar de haber elevado la citada Junta su informe á la superioridad en 5 de Julio de 1895 y el haber llegado hasta nosotros ciertos rumores que, aunque fuesen ciertos, sólo debieron originar inconvenientes de un orden secundario (*).

Permítasenos agregar tan sólo á los párrafos que á tratar de este importante asunto dedica-

(*) Véase cuanto se dice sobre el asunto en la página 65, 66, 67 y 68 de este libro.

mos en nuestro incompleto estudio sobre *El Arsenal de Mahón* la expresión de nuestros vehementes deseos, siempre en aumento, de ver instaladas las baterías de automóviles por que abogamos, con lo cual casi podríamos asegurar que la sección fija de las defensas submarinas del puerto de Mahón estaban á la altura de las más perfectas que existen en nación alguna.

La sección móvil de las defensas submarinas asignadas al puerto deja bastante que desear. Cuando en el año 1878 se destinaron á esta defensa dos torpederos de botalón, ya me pareció esta medida insuficiente. Lejos de aumentarse, sufrió doce años después una disminución á causa del desgraciado accidente que inutilizó por completo al torpedero *Póllux*, desguazado después en el Arsenal de Cartagena.

Más tarde, y debido á reiteradas comunicaciones de un distinguido Jefe de la Armada, á quien se debe mucho de lo hoy existente en la sección torpedista de Mahón, se dispuso quedarán afectos á este puerto cinco torpederos, que por razones que ignoramos no llegaron á venir; así es que la defensa marítima, no del puerto de Mahón, sino *del litoral completo de las islas Baleares*, quedó confiada al viejo é inútil torpedero *Cástor*, embarcación anticuada que por más que busco no encuentro justificación alguna á que siga absorbiendo una parte ali-

cuota, aunque insignificante del presupuesto.

Mando actualmente dicho torpedero y, por lo tanto, contra mis intereses atento al hacer la anterior manifestación; pero entiendo, y ha sido siempre mi norma, anteponer á mis conveniencias personales los intereses, cien veces más respetables, de la Nación y de la Marina.

Precisa, por lo tanto, que se organice la sección móvil prescindiendo de lo existente (me refiero al *Cástor*), pues entiendo que *para atender estrictamente á la defensa del puerto de Mahón*, ó sea para mantener en constante zozobra á la Escuadra bloqueadora, bastan seis torpedos de puerto del menor tonelaje, radio de acción reducido y gran andar, los cuales pueden carecer de alojamientos y condiciones de habitabilidad, pues su misión, limitada á atacar en las proximidades del puerto y aprovechando las circunstancias favorables que se le presenten, no le expone á molestas y largas navegaciones.

Por otra parte, la abertura del canal de Alfonso XII, cuya obra está por terminar, aumenta notablemente las garantías de que no resulten infructuosos los ataques de los torpederos, y es, por lo tanto, de una importancia excepcional para la defensa marítima del puerto. (*) Antes de que existiera puede decirse que el ataque empezaba desde que la embarcación rebasara

* (*) Véase el plano del puerto de Mahón.

la isla del Rey, mientras que en la actualidad llega hasta cala Taulera sin ser visto y á cubierto siempre de los fuegos enemigos. La cala de San Esteban debe ser conocida por los Comandantes como la palma de su mano, pues no dudo que se presentarían ocasiones en que sería conveniente iniciar el ataque desde la misma, á la cual podría trasladarse sin ser visto, aprovechando una circunstancia favorable.

Por supuesto, que todo cuanto acabamos de exponer referente al material móvil necesario para la defensa marítima del puerto de Mahón no debiera subsistir un solo día si la industria naval, apoyada en los incesantes estudios que llevan á cabo todas las potencias navales, lograra construir un torpedero sumergible de aceptables condiciones. Fuera de duda creemos que ésta ha de ser el arma del porvenir para la defensa de las costas y, por lo tanto, urge que nuestra Marina siga paso á paso los adelantos que realizan esta clase de construcciones, que están en el orto de su existencia.

No hay que pensar en fantásticos y arriesgados viajes submarinos, ni creer estériles los estudios que á cabo se lleven si no dan por resultado final la resolución completa del intrincado problema de la navegación submarina; debemos conformarnos con adquirir un tipo aceptable de *torpedero sumergible* el cual bien

podría ser el histórico *Peral*, pues si no nos han informado mal, el citado buque es susceptible, con algunas reformas, no grandes, de ser transformado en un torpedero sumergible, con todas las bondades y defectos que caracterizan á los experimentados recientemente en las naciones que marchan á la cabeza del mundo naval. No me atreveré á asegurar que otra habría sido la suerte de nuestras fuerzas navales encerradas en Santiago de Cuba si allí hubiéramos tenido un solo torpedero tipo *Peral*; pero sí puede decirse, sin temor de equivocarse, que el bloqueo hubiese resultado mucho más penoso y que los barcos enemigos no se hubieran concentrado por la noche sobre la misma boca del puerto, con lo cual quizá se habría presentado ocasión propicia de forzar el bloqueo.

Ignoramos si serán exageradas las declaraciones hechas por el Comandante del *Yowa*, Mr. Evans, que publicó EL MUNDO NAVAL correspondiente al 1.º de Junio último; pero desde luego puede asegurarse que otras hubieran sido las órdenes dadas por el Almirante si hubiese existido en aquel puerto un solo torpedero sumergible. Las declaraciones á que aludimos dicen así:

«Fué para mí una nueva experiencia la elección del *Yowa* para vigilar de cerca á Cervera.
»Cuanto han escrito libros sobre servicios de

»esta naturaleza sugieren que los acorazados
»por la noche deben apartarse 30 ó 40 millas de
»la costa, ocupando un puesto diferente cada
»noche para desorientar al enemigo respecto á
»su situación; pero el Almirante Sampson me
»señaló que llevase el *Yowa* á la boca del puerto
»de Santiago.—¿Hasta qué punto del interior
»he de ir?, le pregunté con alguna ansiedad,
»pues además de los barcos de Cervera y de las
»baterías de tierra había allí sinnúmero de tor-
»pedos.—Intérnese usted hasta distinguir una
»lancha que vaya al remo de un lado para otro
»en el puerto, me contestó.—¿Cuánto tiempo
»he de permanecer allí?, volví á preguntarle.
»—Toda la noche, me replicó.—Y así fué, que
»entré en el puerto hasta llegar á un punto des-
»de donde con un anteojo podía observar per-
»fectamente los movimientos de cualquier bote,
»y hasta el abrir y cerrar de los ojos de los cen-
»tinelas españoles al darles en el rostro la po-
»tente luz de nuestros reflectores. Durante treín-
»ta y nueve noches consecutivas estuvimos vigi-
»lando de esta manera á Cervera. La respuesta
»á la tan repetida pregunta de por qué Cervera
»intentó salir durante el día del puerto de San-
»tiago la tenemos en esa vigilancia nocturna; si
»hubiese intentado salir por la noche, 'su Escua-
»dra hubiera volado hecha añicos apenas llega-
»da fuera del puerto.»

No queremos poner punto final á lo rela-

cionado con la defensa marítima del puerto de Mahón sin ocuparnos de un asunto que en nuestro concepto reviste excepcional importancia para la defensa general de las islas Baleares. Nos referimos á la *capitalidad militar* del archipiélago, asignada á Palma de Mallorca sin más razón que la de la tradición y rutina, que á su vez se funda seguramente en la mayor importancia comercial de aquella población, el haber dominado en ella España sin interrupción alguna desde que fué arrebatado el archipiélago á las hordas musulmanas, y á que siempre ha radicado en aquella ciudad importante la capital de las islas Baleares, aun en los tiempos en que su defensa estaba abandonada á sus propias fuerzas por constituir un reino independiente.

Preciso es que confesemos que las circunstancias han ido variando á medida que ha sufrido modificaciones, siempre progresivas, el material á flote y los elementos constitutivos de las fuerzas terrestres, hasta el punto que la importancia del puerto de Mahón se ha acrecentado tanto que no creemos aventurado asegurar que en sus aguas es donde se ha de ventilar un día, Dios quiera que lejano, el importante problema de la dominación de estas islas. En los pasados tiempos de la navegación velera, podía sostenerse con más facilidad que hoy un prolongado bloqueo sin necesidad de puer-

tos de abrigo, por depender el radio de acción de las Escuadras única y exclusivamente del repuesto de víveres y aguada, que era susceptible de llevarse en gran cantidad almacenada, y hasta podía aumentarse su duración cercenando las raciones de la gente; pero la cantidad de combustible y materias lubricadoras que hoy lo constituyen es por precisión limitado, y las máquinas de vapor no son, como las máquinas humanas, susceptibles de aumento ó disminución en sus consumos; así es que para sostener un bloqueo efectivo es de todo punto indispensable la posesión de un puerto militar en las proximidades del teatro de la guerra, para que en él pueda la Escuadra repostarse de combustible, dar descanso ó las dotaciones, cuyo servicio, sobre todo el de máquinas, no puede ser continuado, y reparar averías, hoy mucho más frecuentes debido á la gran complicación de las modernas máquinas de guerra.

El conflicto, pues, no hay duda que tiene que resolverse en el puerto de Mahón, y como sobre el Capitán General de las islas Baleares gravita la responsabilidad de la defensa del archipiélago, justo es que en dicho puerto radique la citada autoridad, á fin de evitar interpretaciones torcidas de las órdenes que de la misma emanen y asegurar que todas las disposiciones serán dictadas con la rapidez que es preciso en casos tales. A nadie se le oculta que

no existiendo fortificaciones permanentes en Alcudia y Ciudadela, en cuyos puertos amarra el cable que pone en comunicación telegráfica ambas islas, y cómo la marítima se hará imposible si resulta efectivo el bloqueo, quedará confiada la comunicación á los telégrafos ópticos, que suponemos no serán eficaces sino en determinadas condiciones admosféricas (1); ¿Puede en tales circunstancias responder de la defensa la primera autoridad militar de las islas Baleares? Ciertamente que no; y cuantas reflexiones hemos hecho referentes al asunto son por completo aplicables á la residencia del Comandante principal de la Armada (2), cuya autoridad más que ninguna debiera radicar en

(1) Recientemente se ha suscitado una competencia entre los isleños de Mallorca y Menorca, porque los primeros pidieron al Gobierno, por conducto de la Diputación provincial, un cable directo con la Península, é inmediatamente elevó el Ayuntamiento de Mahón una instancia al Gobierno para que, en caso de que se tendiera un nuevo cable, arrancara del puerto militar de Mahón, y mejor todavía de la fortaleza de Isabel II. Nosotros creemos que el cable directo debiera tener sus puntos de amarre en dos puertos militares, ó lo que es lo mismo, que debiera arrancar de Mahón y morir en Barcelona ó Cartagena.

Lo mismo pidió, según nos ha enterado, en una Memoria que el año pasado elevó á la superioridad el activo é inteligente Comandante de Ingenieros militares de la plaza de Mahón, Sr. D. Ramón Taix; y hasta existe, como consecuencia de la misma, una Real orden de Guerra, en la cual se manifiesta á Gobernación que, en caso de tender nuevo cable entre Baleares y la Península, sería muy conveniente que arrancara de la fortaleza de Isabel II.

(2) Según se dice, se crea dicho destino en los nuevos presupuestos.

el puerto de Mahón, pues claro está que, si un día el ramo de Marina se decide á prestar alguna atención á este abandonado archipiélago, en Mahón, por las condiciones del puerto y por la circunstancia de existir en el mismo restos de un antiguo arsenal, digno de mejor suerte, se concentráran todos los elementos marítimos, pues sería una locura insigne, dadas las pésimas condiciones de la bahía de Palma, que tuviéramos fondeadas en la misma más fuerzas navales que las absolutamente indispensables para el resguardo marítimo y policía del litoral.

No se nos oculta que, dada la pobreza del suelo menorquín, sería poco estratégico aglomerar en Menorca hombres y más hombres, que resultarían condenados á morir de hambre si el bloqueo se prolongara y nuestra tradicional imprevisión hiciera que se daba principio al mismo sin tener almacenadas en la isla muchas toneladas de víveres; pero, en nuestro sentir, la residencia en Mahón de la primera autoridad militar no debiera aumentar sensiblemente el número de fuerzas á dicha plaza asignadas, que nunca debe exceder en mucho á las que los estudios estadísticos demuestran que pueden ser alimentadas con los productos de la isla.

Enhorabuena que en Palma radique la capitalidad civil del archipiélago, la autoridad

eclesiástica, la Audiencia, el Instituto y hasta una Universidad; todo, en fin, pues fuera de duda está que su importancia comercial y su historia, en la cual resplandece la más inquebrantable lealtad, hace á los mallorquines más acreedores de respeto por parte de la Corona si sólo se tiene en cuenta las conveniencias de la localidad; pero la primera rueda del engranaje militar debe residir en el puerto de Mahón, que por ser el único militar del archipiélago constituirá nuestra base de operaciones si otra vez la vehemencia de nuestro carácter nos arrastra á empresas guerreras, ó si nos vemos obligados á hacer respetar con las armas en la mano nuestra neutralidad en cualquier conflicto internacional que tenga que ventilarse en el Mediterráneo.



II.

DEFENSA DEL LITORAL DE LAS ISLAS

Ignoramos qué puertos de las islas Baleares habrá considerado preciso dotar de fortificaciones permanentes la Junta de defensas del Reino, no ha mucho creada para el estudio de las defensas de las costas; pero creemos no andar muy desacertados suponiendo que además de reforzar las fortificaciones hoy existentes en la bahía de Palma y en el puerto de Mahón, no quedarán olvidados los puertos de Fornells y Ciudadela en Menorca; el puerto de Ibiza en la isla de su nombre, y bahía de Alcudia y puertos de Sóller y Colom en Mallorca. Referente al puerto de Cabrera, que carece y carecerá siempre de importancia comercial, creemos que, una vez pesadas las razones que existen en pro y en contra para ser fortificado, debieran inclinarse á dejarlo indefenso, cegando su entrada de un modo permanente para que

no pudieran tomar dicho fondeadero embarcaciones de más de 3 metros de calado, con lo cual desaparecería la constante amenaza que es para la dominación española de las Baleares aquel puerto, que sólo puede prestar valiosos servicios al enemigo. Consideramos también indispensable que se dé mayor impulso á las obras del puerto de Ibiza, que por la circunstancia de ser el más próximo á la Península, será, sin duda alguna, el más estratégico del archipiélago siempre que se trate de la defensa del mismo por España. Bajo estas bases, pues, aunque no pasen del terreno hipotético, procuraremos investigar el material necesario para la defensa marítima del litoral de las islas Baleares.

Ante todo tratemos de la defensa fija, ó sean las defensas submarinas. Estas, que hoy están reducidas á las redes de torpedos que defienden las entradas de los inmejorables puertos de Mahón y Fornells, debieran sufrir un notable aumento, practicándose estudios para su establecimiento en los puertos de Ciudadela, Soller, Colom é Ibiza, que una vez dotados de fortificaciones permanentes, aunque no de gran valor, se convertirían en otros tantos puertos de refugio para la escuadrilla de torpederos, que cuanto más diseminada estuviese, más temible resultaría. No se nos oculta que la pequeñez de los dos primeros puertos que acabamos de citar hacen que no sean utilizables para refu-

giarse en los mismos grandes acorazados; pero, á pesar de todo, creemos que los torpederos que en ellos se refugien se han de poner á salvo de un golpe de mano del enemigo, y para ello consideramos que es suficiente y de más efecto moral y efectivo que poderosas fortificaciones permanentes en los mismos emplazadas, una red de torpedos debidamente defendida por baterías terrestres de secundario valor.

Ni en líneas generales nos atrevemos á presentar el proyecto de tales defensas, por tener la firme creencia de que únicamente sobre el mismo terreno es factible llevar á cabo estudios de esta índole, en los cuales tienen tan excepcional importancia muchos detalles, imposibles de apreciar con los datos del derrotero é inspección del plano. Por otra parte, no dudamos que el distinguido Jefe de la Armada señor Costa, que ha venido formando parte de la Subcomisión nombrada para el estudio de la defensa del litoral de las Baleares, habrá hecho sobre el terreno los proyectos de defensas submarinas de los mencionados puertos, y como su laboriosidad y competencia son de las difíciles de igualar, damos desde luego su trabajo como perfecto sin conocerlo, siendo únicamente de desear que no se introduzcan reformas al mismo, ya guiándose por el *espíritu reformador que como mal crónico padecemos*, ó por una falsa idea de economías mal entendidas,

que de ordinario se llegan á pagar con pérdidas de una consideración tal, que bien puede decirse que no tienen precio.

Una vez convertidos dichos puertos en mediano albergue para torpederos, tenemos la convicción de que asignando á la división de las islas Baleares 20 de dichas embarcaciones, que en caso de guerra se repartirían entre los mencionados puertos, quedarían debidamente defendidas sus costas y á cubierto de toda operación marítima-militar intentada por la Escuadra bloqueadora, pues el bloqueo se haría penosísimo é imposible todo desembarco si las comunicaciones eran perfectas, porque con una amenaza de ataque, en los momentos que se estuviese preparando tan difícil operación, es indudable que el enemigo desistiría de ella.

Con frecuencia se oye hablar de lo difícil que resulta detener un desembarco, y sin embargo, en nuestro concepto no hay nada más fácil, disponiendo de una defensa móvil debidamente estudiada para que pueda acudir con rapidez al sitio amenazado. Es verdad que en una Escuadra bien organizada transcurren pocos minutos desde el toque de corneta que ordena el desembarco y el estar los botes en condiciones de desatracar de los portales con su artillería montada y el completo del personal que forma la compañía de desembarco de cada buque; pero nosotros pregunta-

mos: ¿Pueden desprenderse de dicho personal los buques á quienes se encarga el bloqueo de una costa defendida por fortalezas terrestres y una escuadrilla de torpederos? Y en caso de desprenderse, ¿no será por corto tiempo y para una operación aislada, á la que en general no hay mucho que temer? ¿Hay posibilidad de verificar con la misma rapidez el desembarco de tropas terrestres alojadas en transportes? Creemos que no, y tenemos la firme convicción de que en una isla de extensión superficial tan limitada como son las que forman el archipiélago balear, es imposible un desembarco si se tienen bien organizados los servicios siguientes:

- 1.º Sistema de comunicación entre la costa y el Jefe de la defensa.
- 2.º La defensa móvil terrestre.
- 3.º La parte móvil de la defensa marítima.

También creemos que si burlando dichos elementos de fuerza pone pie en tierra parte del Ejército invasor, se logrará cortarle la retirada, quedando, por lo tanto, en muy crítica situación.

De la posibilidad de un bombardeo no nos ocupamos por carecer las islas Baleares de poblaciones comerciales, pues es probable que tan sólo en la capital se intentara dicha operación, y felizmente cuenta Palma con dos buenas baterías emplazadas en las Illetas y Cabo

Enderrocat, puntos muy avanzados de aquella extensa bahía.

Los 20 torpederos que proponemos, destinados *exclusivamente á la defensa del litoral de las islas Baleares*, debieran reunir, en nuestro concepto, las siguientes condiciones:

DIMENSIONES. . . Las correspondientes á un desplazamiento de 60 toneladas en completo armamento, siendo la forma de su casco la más apropiada para que la embarcación reúna buenas condiciones marineras.

APARATO MOTOR. Dos máquinas independientes, á ser posible accionadas por calderas también independientes y de los modelos más sencillos, compatibles con las condiciones de velocidad que al torpedero se asigne. Dos hélices.

VELOCIDAD. . . . No debe bajar de 27 millas, sostenidas durante más de una hora en las pruebas, y con las escotillas y puertas abiertas será superior á 21 millas prácticas, es decir, sosteniendo dicha velocidad

sin fatiga del personal ni exceso de lubricación.

ARMAMENTO. . . Dos tubos lanza-torpedos, uno en la dirección de la quilla y otro movable giratorio emplazado en la cubierta. No llevará más artillería que dos ametralladoras instaladas en ambas extremidades.

ALUMBRADO . . . Eléctrico y de hachotes.

RADIO DE ACCIÓN. Navegando á velocidad económica, la cual debe ser mayor de 13 millas; podrá recorrer unas 400 millas.

Además, estarán dotados de las máquinas auxiliares necesarias, accionadas por motores eléctricos si lo exige el poco peso que para las mismas quedará disponible, y de telégrafos acústicos ó mecánicos, según la práctica aconseje.

Aunque en tiempo de paz estuviesen todos ellos en el puerto de Mahón, que por sus inmejorables condiciones de seguridad y por la circunstancia de existir en el mismo los restos de un antiguo arsenal, en nuestro concepto es el más apropiado para ello, en épocas de maniobras y campaña podrían quedar asignados un corto número de ellos en cada una de las tres

islas mayores del archipiélago (*). Si á Mallorca se asignaran nueve, seis á Menorca y tres á Ibiza, quedarían debidamente defendidas las costas de las islas que nos ocupan, y todavía quedarían dos del número total asignado con dicho objeto á la división de Baleares, cuyas embarcaciones, fondeadas en la bahía de Palma, siempre listas para hacerse á la mar á las tres horas de recibida la orden, tendrían por misión reemplazar á todas las que tuvieran averías, y al mismo tiempo que las dotaciones dispusieran, por riguroso turno, de unos días de descanso, indispensable para la índole del trabajo que estarían llevando á cabo.

Los nueve de Mallorca, repartidos entre los puertos de Soller, Palma y Colom, y aprovechando las calas intermedias, entre las cuales descuellan las de Paguera, Llonga, Petra, puerto de Andraix, etc., etc., todas inmejorables para favorecer un ataque en caso de que los Comandantes tengan un perfecto conocimiento de las mismas, no dudamos que tendrían á raya toda Escuadra bloqueadora, fuese cual fuese su poder ofensivo, y más que nada la obligarían á separarse mucho de la costa durante la noche, cuya circunstancia aprovecharían nuestros *rompedores de bloqueo* para

(*) Si se atendiera debidamente al puerto de Ibiza, como proponemos en el capítulo siguiente, los torpederos en tiempo de paz debieran estar repartidos entre Ibiza y Mahón.

aportar á la isla los recursos necesarios para el sostenimiento de su población con el aumento de tropas que las circunstancias impusieran, que nunca deben ser muchas por ser axiomático, entre las clases productoras de aquella isla, que *Mallorca se mantiene durante ocho meses con el producto de su suelo, y para los cuatro restantes se ve obligada á recurrir á la importación.*

Esto implica que exista en Palma un depósito de carbón y materias lubricadoras, aunque no de gran importancia por ser reducido el consumo de los torpederos. Mejor sería todavía que existiese en cada uno de estos puertos el carbón que se juzgara necesario, el cual podría estar á cargo del Ayudante de Marina que en cada uno existe. De taller de reparaciones no nos ocupamos, por existir en Palma más de un buen taller de maquinaria con el cual podría celebrarse un contrato que asegurara al gobierno al servicio de sus operarios y herramientas necesarias en caso de guerra, cuyo pacto, por oneroso que fuese, siempre lo sería menos que sostener por cuenta del Estado un pequeño taller de maquinaria y una maestranza, que no tendría trabajo la mayor parte del año.

Para los seis torpederos que asignamos á la defensa del litoral menorquín están indicados los puertos de Fornells y Ciudadela, en el primero de los cuales, en nuestro concepto, bastan dos, á causa de su proximidad al puerto de Mahón,

que tiene su defensa especial, y en cambio á los cuatro que para Ciudadela restan, además de sus trozos de costa, que es bastante extensa, pero en gran parte acantilada, se les confiaría la defensa de las extensas bahías de Alcudia y Pollenza, que no dudamos serán fortificadas, pues salta á la vista que, en caso contrario, serían utilizadas por el enemigo como base de operaciones de la Escuadra bloqueadora.

Creemos inútil ocuparnos del aprovisionamiento de carbón, materias lubricadoras, taller de reparaciones, etc., etc., necesario para los torpederos de Menorca, porque consideramos axiomático que todo debe existir en abundancia en el puerto de Mahón, donde, por sus inmejorables condiciones y grandes elementos de defensa acumulados en las dos fortalezas que guardan su boca, es probable que en caso de conflicto intermediterráneo se vea encerrada nuestra Escuadra de combate; y si de algo nos sirve nuestra dolorosa experiencia, que á trueque de una catástrofe imposible de olvidar acabamos de adquirir, debemos por todos los medios imaginables procurar que tales fuerzas navales no luchen con las escaseces con que lucharon en Santiago de Cuba los barcos que mandaba el Almirante Cervera.

Extensamente hemos tratado dicho asunto en uuestros apuntes sobre *El Arsenal de Mahón*, y aunque algo se ha mejorado desde la publi-

cación de aquellas notas, queda mucho por realizar, siendo de lo más principal la instalación de uno de los diques flotantes pertenecientes á nuestras perdidas colonias los cuales no nos cabe la menor duda que así tendrían mejor aplicación que siendo mal vendidos por erróneas economías. Si éstas no constituyesen mal crónico, tiempo ha que estaría el puerto de Mahón dotado de un dique seco, que podría construirse con toda economía, puesto que la naturaleza, más pródiga con este puerto que con todos los demás, lo dá construído en cala Figuera, en donde casi basta la instalación del barco puerta y casa de bombas para tener un dique seco inmejorable.

No dudamos que los tres torpederos que á la isla de Ibiza se han asignado son suficientes para la defensa de su litoral, y como en la misma no hay más puerto aceptable que el de su nombre (en el cual precisan obras de importancia), en el mismo tendrían que refugiarse durante el día, saliendo tan sólo para acudir al sitio amenazado si hubiese conatos de desembarco, lo cual es de suponer que no ocurriera. Claro está que si se fortificara la rada de San Antonio, y tiene la misma pequeñas calas para ocultarse los torpederos, cosa que ignoramos, sería inmejorable para la defensa del litoral de la isla de Ibiza y más todavía para los torpederos encargados de cooperar al dominio

de la entrada del canal de las Baleares; pero no lo consideramos indispensable bajo el punto de vista de la defensa marítima, y hacerlo para coadyuvar á la terrestre sería retroceder al sistema de *fortificación extensiva*, abandonada hace más de medio siglo á causa de las exigencias de la guerra moderna, que abrió paso á la *fortificación intensiva*, única aceptada hasta hoy día por todas las potencias militares.

Exagerado parecerá á algunos el número de 20 torpederos dedicados *exclusivamente á la defensa del litoral de las islas Baleares*, además de los seis pequeños que al puerto de Mahón se han asignado, máxime cuando nos queda todavía por estudiar la manera de asegurar nuestras comunicaciones con la Península; pero si tal sucede, bueno será que el que así piense procure, antes de asegurarse en su opinión, leer la obra magistral del Comandante Z... y H. Montechant, titulada *Essai de strategie navale*, en cuya obra, al tratar de la defensa marítima de la isla de Córcega, entre otras cosas, cree indispensables para la misma 46 torpederos; y más tarde el Comandante Z..., en unos artículos publicados en la *Nouvelle Revue* con el título de *Toujours le peril maritime* (*), reduce aquella cifra al número de 30 torpederos y otros

(*) Véanse los números correspondientes á 15 Febrero, 15 Marzo y 15 Abril de 1894.

buques mayores, con lo cual le asaltan justificadas dudas sobre la eficacia de la defensa. También se ocupa del mismo asunto Patiens en su obra, ya citada, *La Défense nationale et la défense des côtes*, y á pesar de ser el único objeto de la misma combatir la célebre proposición Lokroy, en la que se pretendía que quedara el personal de la Armada encargado de la defensa de las costas, y por lo tanto, respirar dicha obra marcado apasionamiento en contra de todo lo relacionado con la Marina, al tratar en su pág. 173 de los torpederos de la defensa móvil, asigna 21 al litoral de Córcega, repartidos en tres sectores que tengan sus apostaderos en los puertos de Bastía, Ajaccio y Porto-Vechio.

Estas citas y bastantes más que suprimimos, á fin de que no resulte interminable el presente trabajo, nos afirman más y más de que pedimos, *con destino al litoral de las Baleares*, el mínimo de torpederos necesarios para que resulte eficaz su defensa marítima.



III

COOPERACIÓN AL DOMINIO DEL CUADRILÁTERO MAHÓN-IBIZA-CARTAGENA-BARCELONA

Del exámen de datos estadísticos que á nuestras manos han llegado referentes á la producción del suelo balear, hemos sacado el convencimiento de que la misión más importante, que debe llenar la defensa marítima del archipiélago, es asegurar la comunicación de cada una de sus islas con la Península, ó sea el dominio del cuadrilátero que forman nuestros tres puertos militares del Mediterráneo y el puerto de Ibiza, cuya posición estratégica es indiscutible mientras ondee en las islas Baleares el pabellón español.

La densidad de población que existe en la isla de Mallorca y la pobreza del suelo menorquín, no permiten aguantar un prolongado bloqueo sin que se deje sentir con todas sus consecuencias el hambre, mucho más temible que

el hierro enemigo; y como, por otra parte, precisa también no tan sólo el frecuente envío de municiones de guerra y personal para reponer bajas, sino además tener expedita la comunicación con la metrópoli, de donde han de venir las noticias que puedan adquirirse sobre nuevos armamentos y planes del otro beligerante, se hace indispensable el sostenimiento de una escuadrilla exclusivamente destinada á hostilizar los buques enemigos que intenten obstruir las derrotas entre las islas del archipiélago balear y el litoral de la Península comprendido entre los puertos militares de Barcelona y Cartagena, que han de ser los puntos de partida de las expediciones encargadas de socorrer á la guarnición bloqueada.

No se nos oculta el contraste que forma la gran extensión de mar que tratamos de dominar con la pequeñez de nuestros recursos, que, hoy por hoy, no permiten crear un poder naval que, cuando menos, impidiera á los buques enemigos el cruzar diseminados por el canal de las Baleares, obligándolos á replegarse ante el temor de ser atacados por fuerzas superiores. Bien sabemos que defender con una escuadrilla de torpederos el citado cuadrilátero, es empeño que ha de pagarse con la pérdida de algunos de ellos, tanto en paz como en guerra; pero lo consideramos factible, teniendo en cuenta, ante todo, la enorme fuerza moral que so-

bre una Escuadra bloqueadora ha de tener una numerosa escuadrilla de torpederos, dotada con personal muy conocedor del teatro de la guerra y que pueda disponer para su refugio de cuatro puertos militares encerrados en tan corta extensión.

Aunque de una manera indirecta, vinieron á ilustrar el asunto de que tratamos las maniobras navales francesas de 1887. Consistía el objetivo de las mismas en averiguar si una Escuadra de combate fondeada en las costas de la Argelia lograría forzar, sin ser vista, el canal de las Baleares, que defendía una numerosa escuadrilla de torpederos, y aunque lo consiguió, cruzándolo durante una noche de tiempo algo borrascoso, las grandes precauciones militares que fué necesario llevar á cabo para ello, palpablemente nos demuestran que en el ánimo de ningún Comandante de los buques que componían aquella Escuadra de combate estaba medianamente arraigada la creencia de que podía estar cruzando tres noches consecutivas por el citado canal sin encontrarse con un torpedero á menos de 500 metros de su costado. La descripción y análisis de las citadas maniobras, que á raíz de las mismas detenidamente fueron estudiadas por las primeras personalidades del mundo naval, revelan claramente que aquella Escuadra de combate, aunque fuese incrementada, no podía compro-





meterse á sostener de una manera real y efectiva el dominio del canal que nos ocupa, á pesar de que los torpederos de aquella fecha no eran, para el desempeño de comisiones en alta mar, más que una débil sombra de lo que hoy son los *destroyers* y grandes torpederos, en los cuales se ha llegado á conseguir velocidades increíbles.

Fijar el número de torpederos necesarios para conseguir el dominio real de la zona marítima que nos ocupa, es cosa que sólo puede conseguirse merced á repetidas experiencias, irrealizables entre nosotros por falta de material adecuado para ello; sin embargo, creemos que con 20 torpederos de alta mar dedicados exclusivamente á dicho servicio, combinados con los de las defensas móviles que debieran existir en los puertos militares de Cartagena y Barcelona, se conseguiría por lo menos tener en constante zozobra á las fuerzas navales encargadas de hacerse dueñas de la faja marítima que separa las costas baleáricas del litoral de la Península ibérica.

Pero para sostener la defensa marítima de las islas Baleares tal como nosotros la concebimos, se hace indispensable prestar, ante todo, atención al puerto de Ibiza, que debe quedar convertido, no en puerto militar, sino en *inmejorable puerto de refugio para torpederos*, para lo cual es preciso que esté guardado por fortifica-

ciones terrestres permanentes, á fin de alejar en tiempo de guerra todo peligro á un golpe de mano, y de varaderos apropiados para que en tiempo de paz pudieran algunos de ellos estar en seco si lo exigían las reparaciones que en los mismos hubiese que realizar.

La inspección del plano del puerto debe bastar para formarse concepto de las dificultades que entraña, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, encontrar en el mismo un sitio apropiado para ser ocupado por dichos torpederos. Hablando de este asunto con un distinguido Jefe de la Armada, á quien siempre ha preocupado la defensa marítima del archipiélago balear, nos indicó que, mediante un gasto relativamente pequeño, podría construirse una dársena artificial de dimensiones apropiadas para el número de torpederos que se juzgaran necesarios, la cual podría emplazarse en sitio resguardado de los fuegos de la mar, y una vez construída, unirla al puerto por un estrecho canal de 3 ó 4 metros de profundidad. Rodeando á dicha dársena debieran construirse el número de varaderos que se juzgaran necesarios y un taller de maquinaria dotado de las herramientas indispensables para llevar á cabo reparaciones de torpederos y también cuartelillos para que fueran alojando por grupos las dotaciones de los torpederos que, por su situación de reserva, tuvieran escaso personal.

Recogemos con gusto dicha opinión, que nos parece acertadísima y fácil de llevar á cabo sin grandes dispendios para la nación.

Se nos objetará que, una vez realizadas en el puerto de Ibiza las obras que acabamos de citar, sería más fácil y económico conseguir el dominio de la derrota entre Ibiza y la Península que el del cuadrilátero, que, en nuestro concepto, es preciso defender, máxime cuando las fuerzas marítimas encargadas de la defensa del litoral de las islas podrían mantener las comunicaciones interinsulares. Pero nosotros tenemos la firme convicción que sólo dominando el citado cuadrilátero se tendrán aseguradas las comunicaciones entre el archipiélago y la metrópoli, y además, siguiendo el procedimiento que dejamos apuntado, se conseguiría tener limpia de buques enemigos una larga extensión del litoral español, en la cual se encuentran enclavadas poblaciones comerciales tan importantes como Barcelona, Valencia y Alicante, dos de las cuales carecen por completo de defensas y están, á merced de un bombardeo, que se llevaría á cabo con toda impunidad, y sin más peligros para el enemigo que los que existen en el ejercicio de tiro al blanco.

Réstanos tan sólo determinar el tipo de buques en nuestro concepto más propio para el servicio á que se consagra. A la circunstancia de estar actualmente fondeado en el puerto de

Mahón la poderosa Escuadra francesa del Mediterráneo, que arbola la insignia del Almirante Fournier, debemos la oportunidad de haber podido estudiar algunos de los tipos de torpederos que forman parte de la misma, y recoger datos y opiniones autorizadísimas sobre la eficacia de cada uno de ellos. Después de un detenido estudio nos decidimos por los torpederos de alta mar tipo *Forban* ó *Ciclone*, cuyas características y armamento son las siguientes:

NOMBRE	Fecha del lanzamiento	CASCO				MÁQUINA				Protección. . . .	ARTILLERÍA	Tubos.	Equipaje.
		Eslera. . .	Magna. . .	Calado. . .	Desplaza- miento. . .	Fuerza. . . .	Velocidad. . .	Hélices. . .	Carbón. . .				
<i>Forban</i> . .	95	44	4,6	2,20	150	3.260	31	2	15 t	Ning. ^a	II 37 mm. t. r.	2	28
<i>Ciclone</i> . .	98	45	4,6	2,50	150	4.250	30	2	18	Idem.	II 47 mm. t. r.	2	28

Fuera de duda está que, dada la índole del servicio á que se han de destinar, precisa ante todo añadir á su gran velocidad un radio de acción relativamente considerable, á fin de ponerlos á cubierto de dolorosas incidencias en caso de no poder tomar en un momento determinado uno de los puertos nacionales, y por lo tanto, creemos por lo menos conveniente que excedan, aunque no mucho, en tonelaje á los torpederos citados, destinando dicho incremento á un aumento de su radio de acción, sin

perjuicio de la velocidad, que no debe en manera alguna bajar de 30 millas.

Casi estamos seguros de que con el número y calidad de los torpederos citados se llenaría el objetivo de dejar expedita la comunicación marítima entre las diferentes islas del archipiélago balear y los puertos ibéricos de la costa de Levante, y si así no fuese, preciso sería aumentar el número de torpederos hasta que experiencias concluyentes demostraran que se conseguía, y disminuirlos si de tales experiencias se dedujera que el número señalado es excesivo para el cumplimiento de la importante misión que se les confía.



IV

ADQUISICIÓN DEL MATERIAL Y CONSERVACIÓN

DEL MISMO

Llegamos por fin casi al término de la tarea. Al problema marítimo-militar, que hemos tratado de resolver en los anteriores capítulos, va á sustituir otro de índole esencialmente económico que, por su complejidad, es muy difícil abordar á no ser en líneas generales.

Resumamos, pues, en un cuadro los principales elementos que en nuestro concepto debieran constituir la defensa marítima de las islas Baleares, á fin de poderlos abarcar de una sola ojeada y lograr formarnos concepto exacto del material que debiera adquirirse, y una vez en nuestro poder, del personal que se necesita para conservarlo en tiempo de paz y manejarlo debidamente en tiempo de guerra.

Defensa marítima fija	{	Defensas submarinas del puerto de Mahón.
		Idem íd. del íd. de Fornells.
		Idem íd. del íd. de Ciudadela.
		Idem íd. del íd. de Soller.
		Idem íd. del íd. de Colom.
		Idem íd. de íd de Ibiza.
		Cincuenta torpedos mecánicos para defensa de calas y puntos amenazados.
Defensa ma- rítima móvil.	{	Seis torpederos de 20 toneladas para el puer- to de Mahón.
		Veinte íd. de 60 íd. para el litoral del ar- chipiélago.
		Veinte íd. de 165 íd. para la defensa del cuadrilátero citado

No dudamos que habrá quien juzgue exajerado el número de torpederos que creemos necesario para que el archipiélago balear esté dotado de una defensa eficaz, y sin embargo, no hay nada más lejos de ello, hasta el punto de que, facil será que sugestionados por la actual pobreza del Erario español, la buena intención de ahorrar gastos nos haya llevado á que resulte deficiente la fuerza naval que asignamos á la defensa marítima de estas islas.

Y si no, véase en el cuadro siguiente el número de torpederos que actualmente tiene cada nación destinados á la defensa de su litoral:

NACIONES	Destro- yers	TORPEDEROS				Vedet- tes	TOTAL
		Alta mar	1. ^a clase	2. ^a clase	3. ^a clase		
Inglaterra.	97	43	26	4	26	73	296
Francia.	18	40	69	78	36	9	350
Rusia.	29	75	6	1	»	109	220
Italia	8	105	»	4	»	32	185
Alemania	12	95	4	9	»	16	136
Austria.	»	32	9	22	9	1	73
Japón.	13	2	1	21	19	»	56
China.	4	6	1	25	2	13	51
Grecia.	»	6	»	»	11	34	51
Portugal.	»	»	15	5	1	24	45
Estados Unidos . .	9	13	»	5	1	4	32
Dinamarca.	4	6	1	3	2	14	30
Repúbl. ^a Argentina	4	8	»	»	4	14	30
Brasil.	»	15	»	»	5	7	27
Suecia.	»	1	»	10	7	7	25
Turquía.	3	9	7	»	6	»	25
Chile	4	6	1	»	8	4	23
España.	3	4	4	3	»	»	14
Noruega	»	3	»	7	3	4	17
Rumania.	»	3	»	»	»	2	6
Méjico	1	5	»	»	»	2	5

Si en el cuadro anterior, que con la elocuencia de las cifras nos demuestra lo desatendida que tenemos la defensa móvil de nuestras costas, nos fijamos en la potencia naval que tiene á flote mayor número de torpederos, es decir, Francia, é inmediatamente hojeamos algunos autores franceses de los que con más competencia han tratado el difícil problema de la defensa de costas; veremos que, lejos de parecerles exagerada esa cifra de sus torpederos, todos reclaman mayor número para que esté debidamente atendida la defensa del litoral. El notable *Comandante Z.*, que en unión de Mr. H. Montéchant dió á luz la inmejorable obra titulada: *Essai de Strategie Navale*, ocupándose en la *Nouvelle Revue* (número del 15 de Abril de 1894) de la defensa marítima del litoral de Francia, cree que no puede quedar defendido con menos de 348 torpederos, repartidos en la forma siguiente:

PUERTO	Cruceros	Eclaireurs.	Torpederos
Dunkerque.....	»	2	12
Calais.....	»	2	12
Boulogne.....	»	2	12
Dieppe.....	»	2	6
Havre.....	»	2	12
Ouistreham.....	»	1	6
Cherbourg.....	»	4	20
Saint-Maló.....	»	1	6
Trieux.....	»	1	6
Morlaix.....	»	1	6
Brest.....	12	»	6
Lorient.....	»	1	12
Saint-Nazaire.....	»	2	12
La-Rochelo.....	»	1	6
Rochefort.....	2	2	12
Royan.....	»	1	6
Port-Vendre.....	2	1	18
Cette.....	»	1	6
Port-de Bouc.....	»	1	8
Marsella.....	»	2	12
La Ciotat.....	»	2	12
Bandol.....	»	2	12
Toulon.....	»	1	6
Saint-Tropez.....	»	1	6
Antibes.....	»	3	18
Nice.....	2	6	30
Corse.....	6	4	24
Orán.....	»	2	12
Alger.....	»	2	12
Bone-Philippeville.....	6	3	16
Bizerte.....	»	2	12
Tunis.....			
<i>Total.....</i>	30	28	348

Y Patiens, en su obra titulada *La Defense nationale et la defense de côtes*, aunque se demuestra partidario de sacrificar la frontera marítima de Francia á la terrestre y concede poca importancia á la defensa marítima, asigna á la misma nada menos que 215 torpederos, en la forma siguiente distribuídos:

PUERTOS	TORPEDEROS				TOTAL
	Independientes		Defensa local		
	De alta mar	De 1. ^a clase	De 1. ^a clase	De 2. ^a y 3. ^a clase	
Dunkerque.....	3	»	3	6	12
Boulogne.....	»	»	2	4	6
Le Havre.....	»	3	3	6	12
Cherbourg.....	»	3	2	4	9
Saint-Maló.....	»	»	2	4	6
Tricux.....	»	»	2	4	6
Brets.....	3	»	3	6	12
Lorient.....	»	»	2	4	6
Saint-Nazaire.....	»	»	2	4	6
Les Sables d'Olonne...	»	»	2	4	6
Aix on la Pallice.....	»	»	3	6	9
Royan.....	»	»	2	4	6
Bayonne.....	»	»	2	4	6
Port-Vendres.....	3	»	3	6	12
Cette.....	»	»	2	4	6
Marseille.....	»	3	3	6	12
Toulon.....	»	3	3	6	12
Saint Tropez.....	»	»	2	4	6
Villefranche.....	3	»	3	6	12
Bastia.....	»	»	2	4	6
Ajacio.....	»	»	2	4	6
Porto-Vechio.....	3	»	2	4	9
Orán.....	»	»	2	4	6
Argel.....	»	»	2	4	6
Bone.....	»	»	2	4	6
Bicerta.....	3	»	3	6	12
<i>Total.....</i>	18	61	61	122	213

Demos por terminada la presente digresión, encaminada á justificar el número de embarcaciones asignado á la defensa móvil y ocupémonos de la adquisición del material de la defensa, que es uno de los extremos que debe abarcar el presente capítulo.

Poco nos ocuparemos de lo que afecta al material de defensas submarinas, porque creemos posee de sobra la Marina para atender á la defensa de nuestras costas. Bien abastecidas de material nuestras brigadas torpedistas ante el justificado temor de que fueran atacados los puertos militares de la Península é islas adyacentes por las fuerzas navales americanas durante el conflicto hispano-yanqui, quedaron abarrotados sus almacenes cuando llegó á España el material de cables, baterías eléctricas, etc., etc., que en las colonias había, lo cual nos hace presumir que existe material suficiente para llevar á cabo, con un gasto exiguo, la instalación de defensas submarinas en los puertos que indicamos y que actualmente no las poseen. Sin embargo, por si fuéramos engañados, al presupuestar el material necesario prescindiremos de todo lo existente, y así podremos formarnos cabal concepto de la cantidad á que, en caso extremo, podría elevarse el crédito necesario para montar las defensas que proponemos.

Imposible es hacer un presupuesto exacto

del material necesario para la instalación de la defensa submarina de un puerto sin que le anteceda el proyecto detallado de la misma; pero si para la defensa de los seis puertos que nos ocupan aceptamos como promedio que se necesitarían siete torpedos eléctricos para cada uno de ellos, la relación valorada del material que hay que enviar á cada puerto será próximamente la que á continuación trascribimos:

PRESUPUESTO *valorado del material necesario para defender con torpedos eléctricos un puerto que requiera siete torpedos para su defensa* (1).

	PESETAS
Una milla de cable de seis conductores.	9.900
Media id. de id. de un id.	1.062
Una y media id de id. para telégrafo y arco telescópico.	752
Tres teléfonos ó dos aparatos telegráficos.	300
Una mesa de pruebas.	1 125
Dos arcos telescópicos.	1.125
Dos baterías de artesa para señales.	120
Cuatro elementos Daniell para pruebas y magistral	60
Veinte cajas de 10 elemebtos Silvertown.	3.750
El número de elementos Leclanché necesarios para despolarización y telégrafos, si los hubiese.	6 per elemento.
Trescientos m. de conductor aislado de 1 mm . . .	80
Diez envueltas de 113 kgs	3.367
Diez boyas con cierra-circuitos.	4.725
Diez carretes auxiliares de 80 á 100 oms de resistencia.	150
Dos cajas de ayustes múltiples.	75
Cinco de id. id. sencillos.	30
Diez anclas ó sumergidores.	2.230
Trescientos m. cadena de 15 mm. á 2,25 ptas. el m.	670
Cincuenta id. cable de alambre de 46 mm. á 1.50	75
Veinte pies de gallo de tres ramales.	380
Tres cajas de herramientas.	200
Oinco kgs. piola alquitranada	20
Doce boyas de corcho	500
Quinientos m. cable de 56 á 59 mm. para espías y orinques de las boyas	360
Doce lingotes ó anclas pequeñas para las boyas. .	120
Doscientos m. de lienza de corredera para poder medir aproximadamente	75
Tres ó cuatro embarcaciones, una de ellas apropiada para fondear los torpedos, y las otras más pequeñas.	4.000
Mil ciento treinta kgs. de algodón pólvora á 3,76	4.237
Cien espoletas entre detonantes y ordinarias. . .	130
<i>Total</i>	<i>39.841</i>

(1) La circunstancia de no tener catálogo de ninguna fábrica extranjera, nos obliga á aceptar como bueno este presupuesto, que tomamos de la página 253 de la obra del malogrado Jefe de la Armada Sr. Ardois, titulada el *Material de Torpedos*, en el cual observamos algunas partidas tasadas, en nuestro concepto, en precios muy bajos, entre los cuales figuran los dos aparatos telegráficos y las embarcaciones menores.

El existir en Alemania é Inglaterra fábricas acreditadas, de las cuales siempre se ha surtido nuestra Marina hace que presente poca dificultad la adquisición del material citado; sin embargo, tratándose de una partida considerable, creemos conveniente la formación de una Junta compuesta de Jefes ú Oficiales de *reconocido mérito en estudios de esta índole*, á la cual podría encargarse la adquisición de dicho material, previo un concurso, al cual acudirían seguramente casi todas las casas productoras. Algunos individuos de la citada Junta debieran *recibir personalmente* de la fábrica elegida el material á que nos referimos y remitirlo al Departamento donde residiera el Presidente, para que dicho señor se hiciera cargo de todo el material, y reunido con los Jefes y Oficiales que presidía, hacer la distribución del mismo conforme á los planos de defensa fija aprobados, los cuales deberían obrar en su poder.

Nunca se recomendará bastante el reconocimiento minucioso del material eléctrico en el momento de recibirlo. Ajustándose en un todo, *y sin la menor tolerancia* á los preceptos de la cartilla de reconocimiento, seguramente se conseguirá tener buen material, máxime si la elección de los Jefes y Oficiales que constituyen la citada Junta ha sido hecha con equidad, sin dar oído á las influencias que siempre median al tratarse de proveer destinos en algu-

na Comisión del extranjero, los cuales por necesidad han de ser bien retribuídas y por su índole muy deseados.

La adquisición del material constitutivo de la defensa móvil no representaría, sin duda, las facilidades que hemos visto al tratar del correspondiente á defensas submarinas. Por su índole requiérese, durante la construcción del mismo, una constante vigilancia que, capitalizada en sueldos y gratificaciones del extranjero, asciende á una suma respetable por tratarse de tantas embarcaciones; pero téngase en cuenta que todo intento de economía en dicho asunto indudablemente redundaría en perjuicio, no tan sólo del material, sino también del prestigio de la Marina, que la opinión hace responsable de cuantas averías ocurran, cuando muchas veces el peso de esta misma opinión, traducida en altas influencias políticas, ha obligado á aceptar barcos en conciencia inadmisibles.

Somos partidarios de la homogeneidad del material á flote, y por lo tanto, bajo ningún concepto creemos que debieran ponerse á prueba algunos tipos de torpederos para resolverse á construir los demás cuando la experiencia nos inclinara hacia uno determinado. Con un estudio previo de los tipos hoy existentes, y tener conciencia del servicio que á cada grupo debe confiarse, bastaría para redactar un deta-

llado pliego de condiciones, base de un concurso, al que con seguridad acudirían todas las casas productoras. A ser posible, deberían confiarse á cada astillero los correspondientes á un grupo distinto, y la circunstancia de ser *perfectamente iguales* los de cada grupo, haría que resultara su construcción económica, porque los gastos de proyecto, planos, modelos, plantillas, etc., etc., comunes á todos ellos, se reducirían á la veinteava parte de los ordinaries en la construcción de un torpedero.

Si recalcamos sobre este extremo, á primera vista insignificante y que en el fondo reviste gran importancia, es por existir en nuestra Marina la costumbre antieconómica (que no hemos logrado explicarnos nunca) de repartir las construcciones similares entre los diferentes arsenales del Estado, en vez de agruparlas en uno solo.

Tiempo há que al tratar de construir tres cruceros del tipo *Aragón*, se asignó uno á cada arsenal del Estado; más tarde se pusieron en los tres arsenales las quillas del *Alfonso XII*, *Reina Mercedes* y *Reina Cristina*; poco después la de los dos cruceros modernos *Lepanto* y *Alfonso XIII*, y actualmente están en construcción en Ferrol, Cádiz y Cartagena, respectivamente, los cruceros del mismo tipo *Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Cataluña*. Si la construcción de los citados cruceros se hubiese repartido por

grupos similares entre los mismos arsenales, tenemos la convicción que con los mismos ingenieros, con la misma maestranza y con el mismo instrumental, habrían resultado más económicos, con menos defectos y más rápida su construcción.

Los torpederos de un mismo grupo debían, en nuestro concepto, ser tan iguales, que sólo pudieran distinguirse por la numeración correlativa, que en vez de pomposos nombres se pondría en las aletas y amuras para que se reconocieran al navegar en convoy. El reparto interior, y hasta los colores de pintura, debieran estar previstos por disposiciones superiores, y castigar severamente al Comandante que en la época de su mando introdujera la menor reforma sin proponerla previamente y ser aceptada, en cuyo caso, por ser de *reconocida utilidad*, se llevaría á cabo en todos los torpederos similares; en fin, lo que con esto perseguimos es que el personal idóneo en un torpedero lo fuese también en otro cualquiera desde el momento que trasbordara, y no como ahora sucede, que es preciso estudiar su cometido en cada barco, cuya consideración alcanza un valor que la convierte en *asunto vital* al referirse especialmente al personal de máquina.

A la inspección de las obras hemos indicado que debe prestarse una atención primordial, y no nos cansaremos en repetir que toda falsa

economía que trate de llevarse á cabo en este capítulo redundará en perjuicio del material y en la duración del mismo. Los defectos que puedan tener los cascos y máquinas de esta clase de embarcaciones son muy difíciles, si no imposibles, de descubrir por la inspección ocular que se puede llevar á cabo en el acto oficial de la recepción ni en las pruebas, que aunque seamos exigentes en ellas, no podrán ser esencialmente prácticas, porque á realizarlas de esta índole se oponen todos los constructores. Sin embargo, debe consignarse en los contratos que se recibirán los buques, no según la velocidad media que adquieran sobre la milla de experiencias, sino por la obtenida en una carrera próximamente de tres horas para los pequeños y seis para los de tonelaje mediano y alta mar. Y ya que nos ocupamos de velocidad, no queremos pasar por alto las confusiones que con frecuencia se padecen en las pruebas á causa de la diferente extensión de la milla usual y la inglesa, lo cual hace que seamos partidarios, aunque sea *poco marino*, de consignar la velocidad de las pruebas en kilómetros, medida universal cuyo uso debiera generalizarse. No ha mucho la Comandancia de Ingenieros militares de Mahón encargó á una casa inglesa la construcción de una lancha de vapor, y al remitir la casa constructora el proyecto, por la mera razón de

cambiarle en las oficinas de Ingenieros la velocidad en millas por su similar en kilómetros, no se comprometió la casa constructora á entregar la embarcación sin aumento de precio.

Atendiendo á lo expuesto en los anteriores capítulos referente al tonelaje y condiciones de los torpederos que proponemos y demás obras que en nuestro concepto debieran realizarse para el entretenimiento de esta defensa marítima, creemos que el sacrificio que tendría que llevar á cabo el *ramo de Marina* para la adquisición del material necesario sería próximamente el que sigue:

	Pesetas.
Defensa sub-marina de los puertos de Mahón, { Fornells, Ciudadela, Soller, Colom é Ibiza. }	239.000
50 torpedos mecánicos con todos sus accesorios, { incluso algodón-polvora, para fondearlos en } las calas y sitios amenazados. }	50.000
6 torpederos pequeños para el puerto de Ma- { hón (1) }	720.000
20 id. para el litoral de las islas	6 600.000
20 id. de alta mar para al dominio del cuadri- { látero citado }	14.850.000
Obras necesarias en el puerto de Ibiza	1.000.000
Id. id en el Arsenal de Mahón	350.000
Cegado de la boca del puerto de Cabrera . .	150.000
Imprevistos y material sanitario, de buzo, etc, { etc. }	250.000
SUMA	24.209.000

(1). El valor de los torpederos ha sido calculado asignando 6 000 pesetas al corte de la tonelada de torpedero de 20 toneladas; 5.500 á la misma unidad de torpedero de 60 toneladas y 4.500 á la tonelada de torpedero de alta mar. Si se observa en

Para la conservación de todo el material que antecede, con relativa economía creemos que se impondría la formación de dotaciones diferentes para tiempo de paz y tiempo de guerra en lo que se refiere á la defensa fija, y que el material perteneciente á la móvil estuviese tal como prescribe el vigente reglamento de situaciones de buques para la situación de reserva.

Como los torpederos en tiempo de paz debieran permanecer repartidos entre los puertos de Ibiza y Mahón, organizándolos por grupos á las órdenes de un Teniente de navío de 1.^a cada uno de ellos, podía cada grupo reglamentarse en forma parecida á la que expusimos en nuestros apuntes sobre el *Arsenal de Mahón*, con lo cual siempre se tendría cabal juicio del estado de las máquinas y calderas de los torpederos afectos á la defensa de las costas balears.

Organizando bajo las bases que ligeramente acabamos de exponer el núcleo que debiera constituir *la defensa marítima del archipiélago balear*, creemos que para la conservación del material en tiempo de paz y ser empleado con eficacia en tiempo de guerra, se necesitaría el siguiente personal, al que asignamos los emolumentos que en nuestro concepto debiera percibir, á fin de investigar á cuánto ascendería aproximadamente el sostener los elementos de defensa marítima que proponemos.

los precios que acabamos de citar un error por defecto sobre sussimilares contruidos para marinas extranjeras, es porque al hacer este presupuesto aproximado contamos con que todos los buques del mismo tipo se construirían en un mismo astillero, lo cual traería una economía de mucha consideración.

Personal necesario en tiempo de paz y emolumentos que debe disfrutar.

		Sueldos	Grati- ficación	Total
Plana mayor. . .	1 Capitán de navío de 1. ^a Jefe de la defensa . . .	10.000	»	10.000
	1 Teniente de navío de 1. ^a Ayudante Secretario . .	5.000	»	5.000
	1 Teniente de navío auxiliar	3.000	»	3.000
	1 Contador de navío . . .	3.000	»	3.000
	3 Escribientes de 1.000 ptas.	3.000	»	3.000
	Suma	24.000	»	24.000

Defensa marítima fija.

Isla de Mallorca (Soller y puer- to Colom) . .	1 Teniente de navío . . .	3.000	»	3.000
	1 Contador de fragata . .	2.250	»	2.250
	1 Tercer contraestre . .	960	Cargo.	960
	1 Tercer condestable . . .	960	Id.	960
	2 Artilleros de mar de 1. ^a á 390 ptas.	780	»	780
	2 Cabos de mar de 1. ^a á id.	780	»	780
	20 Marineros de 2. ^a á 180 id.	3.600	»	3.600
	1 Tercer maquinista . . .	1.800	Cargo.	1.800
	1 Fogonero de 2. ^a	600	»	600
	1 Obrero torpedista . . .	1.800	»	1.800
	Suma	16,530	»	»

Isla de Menorca puertos de Ma- hón, Fornells y Ciudadela.	1 Teniente de navío de 1. ^a	5.000	»	5.000
	1 Idem de 2. ^a	3.000	»	3.000
	1 Contador de fragata . .	2.250	»	2.250
	1 Segundo contraestre . .	1.500	Cargo	1.500
	1 Segundo condestable . .	1.500	Id.	1.500
	1 Un Tercer maquinista. .	1.800	Id.	1.800
	1 Obrero torpedista . . .	1.800	»	1.800
	3 Artilleros de mar de 1. ^a á 390 ptas. uno	1.170	»	1.170
	3 Cabos de mar de 1. ^a á id.	1.170	»	1.170
	3 Idem id. de 2. ^a á 300 id. .	900	»	900
	1 Fogonero de 2. ^a	600	»	600
	28 Marineros de 2. ^a á 180 id.	5.040	»	5.040
	Suma	26.730	»	25.730

		Sueldos.	Gratificación	Total.
Isla de Ibiza (puerto de Ibiza) . . .	1 Teniente de Navío . . .	3.000	»	3.000
	1 Cantador de fragata . . .	2.250	»	2.250
	1 Tercer contramaestre . . .	960	Cargo.	960
	1 Tercer condestable . . .	960	Id.	960
	1 Tercer maquinista . . .	1.800	Id.	1 800
	1 Obrero torpedista . . .	1.800	»	1.800
	2 Artilleros de mar de 1. ^a á 390 ptas. uno . . .	780	»	780
	2 Cabos de mar de 1. ^a á id.	780	»	780
	10 Marineros de 2. ^a á 180 id.	1.800	«	1.800
	1 Fogonero de 2. ^a . . .	600	»	600
Suma.		14.730	«	14 730

Defensa marítima móvil.

Jefes de la de- fensa móvil. .	1 Capitán de fragata Jefe de la defensa móvil de Menorca	6.000	3.000	9.000
	1 Idem de id. de la id. id. de Ibiza.	6.000	3.000	9.000
	Suma.	12.000	6.000	18.000

Dotaciones para los 6 torpede- ros pequeños encargados de la defensa del puerto de Ma- hón. — En reserva	1 Teniente de navío de 1. ^a Jefe del grupo	5.000	1.800	6.800
	2 Tenientes de navío man- dando 3 torpederos cada uno	6.000	2.700	8.700
	6 Cabos de mar de 1. ^a á 300 pesetas uno	1.800	Cargo.	1.800
	6 Artilleros de mar de 1. ^a á Idem. id.	1.800	Id.	1.800
	12 Marineros de 2. ^a á 180 id.	2.160	»	2.160
	6 Terceros maquinistas . .	10.800	2.160 y cargo	12.960
	5 Fogoneros de 1. ^a á 600 pe- setas uno	3.600	»	3.600
	1 Obrero torpedista . . .	1.800	300	2.100
	Suma.	32.960	6.960	39.920

		Sueldos.	Gratificación.	Total.
Dotaciones para los 20 torpederos encargados de la defensa del litoral de las islas.	4 Tenientes de navío de 1. ^a Jefes de grupo	20.000	7.200	27.200
	10 Tenientes de navío Comandantes de los mismos.	30.000	13.500	43.500
	10 Terceeros contramaestres.	9.600	3.000	12.600
	10 Terceros condestables. .	9.600	y cargo 3.000	12.600
	20 Segundos maquinistas .	44.000	y cargo 9.360	53.360
	20 Cabos de mar de 1. ^a á 390 pesetas uno	7.800	»	7.800
	20 Artilleros de 1. ^a á id. id.	7.800	»	7.800
	20 Fogoneros de 1. ^a á 600 id.	12.000	»	12.000
	20 Idem. de 2. ^a á id.	12.000	»	12.000
	80 Marineros de 2. ^a á 180 id.	14.000	»	14.000
	4 Obreros torpedistas	1.800	7.200	1.200
	4			3.400
En reserva	Suma.	174.400	37.260	211.660

Dotaciones para los 20 torpederos de alta mar encargados de cooperar al dominio del cuadrilátero Mahón Ibiza-Cartagena-Barcelona.	5 Tenientes de navío de 1. ^a Jefes de grupo	25.000	9.000	34.000
	20 Tenientes de navío Comandantes.	60.000	27.000	87.000
	20 Segundos contramaestres	30.000	6.000	36.000
	20 Segundos condestables. .	30.000	y cargo 6.000	36.000
	20 Primeros maquinistas. .	60.000	y cargo 13.520	73.520
	20 Segundos id.	44.000	y cargo 9.360	53.360
	5 Obreros torpedistas . .	9.000	1.500	10.500
	20 Cabos de mar de 1. ^a á 390 pesetas uno	7.800	»	7.800
	20 Idem de 2. ^a á 300 id. . .	6.000	»	6.000
	20 Artilleros de 1. ^a á 390 id.	7.800	»	7.800
	60 Fogoneros de 1. ^a á 600 id.	36.000	»	36.000
	40 Idem de 2. ^a á id. id. . .	24.000	»	24.000
En reserva	100 Marineros de 2. ^a á 180 id.	18.000	»	18.000
	Suma.	361.600	66.380	427.980

Personal afecto á ambas defensas en tiempo de paz

	Sueldos.	Gratificación.	Total.
1 Primer médico residente en Mahón.	3.000	»	3.000
1 Primer contra maestro ídem en id.	3.000	»	3.000
1 Guardaalmacén íd. en id.	2.250	»	2.250
2 Segundos practicantes ídem en id.	3.000	1 con cargo	3.000
1 Cocinero de equipaje para todo el personal afecto á Mahón.	480	»	480
1 Primer médico residente en Ibiza.	3.000	»	3.000
1 Primer contra maestro ídem en id.	3.000	»	3.000
1 Guardaalmacén íd. en id.	2.250	»	2.250
2 Segundos practicantes ídem en id.	3.000	1 con cargo	3.000
1 Cocinero de equipaje ídem en id.	480	»	480
<i>Suma.</i>	<u>23.000</u>	<u>23.460</u>	<u>23.460</u>

Gastos que originaría el sostener la defensa marítima en tiempo de paz.

DEFENSA FIJA

Importe de los sueldos correspondientes al personal	
de Mallorca	16.530
Id. de los íd. íd. al íd. de Menorca	25.000
Id. de los íd. íd. al íd. de Ibiza	14.730
<i>Suma y sigue</i>	<u>56.990</u>

<i>Suma anterior</i>	56.990
Por gratificaciones de mando de brigada.	1 440
Por íd. de cargo á los que les corresponda	2.640
Por premios de enganche de cabos de mar y artilleros, suponiendo que la mitad sean enganchados.	5.760
Por raciones de la marinería afecta á las tres islas.	28.087(1)
Fondo de material y oficinas de la Plana Mayor	3.000
Fondo económico de la sección de Mallorca	3.500
Fondo económico de la íd. de Menorca.	5.000
Fondo económico de la íd. de Ibiza	3 500
<i>Suma.</i>	<u>109.917</u>

DEFENSA MÓVIL

Importe de los sueldos de los Jefes de la defensa	18.000
Id. de los íd. de las dotaciones de 6 torpederos	39.920
Id. de los íd. de las íd. de 20 íd.	211.660
Id. de los íd. de las íd. de 20 íd.	427.980
Por gratificaciones de cargo á los que les corresponda	40.320
Por raciones de la marinería de los 46 torpederos.	156.505(2)
Fondo económico de los 6 torpederos á 150 ptas. uno	10.800
Id. íd. de los 20 íd. á 250 íd. íd.	60.000
Id. íd. de los 20 íd. á 350 íd. íd.	84.000
<i>Suma.</i>	<u>1.049.187</u>

Gastos comunes á ambas defensas.

Importe de los sueldos del personal de la Plana Mayor	24.000
Id. de los íd. del íd. afecto á ambas defensas.	23.460
<i>Suma.</i>	<u>47.460</u>

(1) Van incluidas tres raciones diarias correspondientes á amanuenses del detall.

(2) Van incluidas diez raciones diarias correspondientes á amanuenses de los grupos de torpederos.

RESUMEN

Sostenimiento de la defensa fija	109.917
Id. de la íd. móvil.	1.049.187
Id. del personal afecto á ambas defensas.	47.460
<i>Asciende el sostener la defensa marítima en tiempo de paz.</i>	<u>1.206.564</u>

Personal necesario en tiempo de guerra ó experiencias y emolumentos que debe disfrutar.

	Sueldos.	Gratificación	Total.
1 Capitán de navío de 1. ^a Jefe de la defensa	10.000	17.440	27.440
1 Teniente de navío de 1. ^a Ayudante Secretario	5.000	2.700	7.700
1 Idem de íd. íd. auxiliar.	5.000	2.700	7.700
2 Idem de 2. ^a auxiliares	6.000	3.600	9.600
1 Capitán de Artillería.	3.000	1.800	4.800
1 Ingeniero primero.	3.000	1.800	4.800
1 Contador de navío.	3.000	1.800	4.800
1 Teniente Auditor de 3. ^a clase	3.000	1.800	4.800
<i>Suma</i>	<u>38.000</u>	<u>33.640</u>	<u>71.640</u>

Defensa marítima fija.

		Sueldos.	Gratificación	Total.
Isla d. Mallorca.	Sóller.	2 Tenientes de navío.	6.000	6.000
		2 Terceros condestables á 900 ptas.	1.920	1.920
		2 Terceros contramaestres á id. id.	1.920	1.920
		2 Artilleros de mar de 1. ^a	780	780
		2 Cabos de mar de 1. ^a	780	180
		2 Idem de 2. ^a	600	600
		20 Marineros de 2. ^a	3.600	3.600
		2 Terceros maquinistas	3.600	3.600
		2 Fogoneros de 2. ^a	1.200	1.200
		1 Obrero torpedista	1.800	1.800
		1 Buzo.	960	960
		1 Ayudante de buzo	330	330
		1 Tercer practicante	960	960
		<i>Suma</i>	<u>24.450</u>	<u>24.450</u>
	Puerto Colom	El mismo personal que expresa la relación anterior.	24.450	24.450
Pa'ma.	1 Contador de Fragata.	2.250	2.250	2.250
	<i>Importan las secciones afectas á Mallorca</i>	<u>51.150</u>	<u>51.150</u>	<u>51.150</u>

	Sueldos.	Gratificación	Total.
Mahon.	1 Teniente de navío de 1. ^a Jefe de Menorca	Los pluses de campaña que correspondan por su graduación y la asignación de cargo y brigada á los que pertenezca.	5.000
	2 Ídem de 2. ^a		6.000
	1 Contador de fragata		2.250
	2 Segundos contraaestres		3.000
	9 Segundos condestables		3.000
	2 Terceros maquinistas		3.600
	1 Obrero torpedista		1.800
	4 Artillero de mar de 1. ^a		1.560
	4 Cabos de mar de 1. ^a		1.560
	4 Ídem de id. de 2. ^a		1.200
	30 Marineros de 2. ^a		5.400
	2 Fogoneros de 2. ^a		1.200
	1 Buzo.		960
	1 Ayudante de buzo		330
	<i>Suma</i>		<u>36.860</u>
Fornells.	{ Lo mismo que Mahon, menos 1 Teniente de navío de 1. ^a y 1 Contador de fragata y más 1 tercer Practicante.		30.570
Ciudadela	Lo mismo que Sóller.		24.450
	<i>Importa las secciones afectas á Menorca.</i>		<u>91.880</u>

Is'a de Menorca.

		Sueldos.	Gratificación	Total.
Isla de Ibiza (puerto de Ibiza) . . .	2 Tenientes de Navío. . .	6.000	Los pluses de campaña que correspondan por su graduación y asignación de cargo y brigada a los que pertenezca.	6.000
	1 Contador de fragata . .	2.250		2.250
	2 Terceros condestables. .	1.920		1.920
	2 Terceros contramaestres.	1.920		1.920
	2 Artilleros de mar 1. ^a . .	780		780
	2 Cabos de mar de 1. ^a . .	780		780
	2 Idem de 2. ^a	600		600
	20 Marineros de 2. ^a	3.600		3.600
	2 Terceros maquinistas. . .	3.600		3.600
	2 Fogoneros de 2. ^a	1.200		1.200
	1 Obrero torpedista	1.800		1.800
	1 Buzo.	960		960
	1 Ayudante de buzo	330		330
<i>Importa la sección de Ibiza.</i>		25.740		25.740

Defensa marítima móvil.

Jefes de la de- fensa móvil.	1 Capitán de fragata Jefe de la defensa móvil de Mallorca	6.000	6.000	12.000
	1 Teniente de navío Oficial de órdenes	3.000	1.800	4.800
	1 Capitán de fragata Jefe de la defensa móvil de Menorca.	6.000	6.000	12.000
	1 Teniente de navío Oficial de órdenes.	3.000	1.800	4.800
	1 Capitán de fragata Jefe de la defensa móvil de Ibiza.	6.000	6.000	12.000
	1 Teniente de navío Oficial de órdenes.	3.000	1.800	4.800
	<i>Suma</i>	27.000	23.400	50.400

		Suellos.	Gratificación.	Total.
Dotaciones para los 6 torpederos pequeños encargados de la defensa del puerto de Mahón.	1 Teniente de navío de 1. ^a Jefe de grupo.	5.000	3.600	8.600
	6 Tenientes de navío Comandantes	18.000	10.200	28.200
	12 Cabos de mar de 1. ^a á 480 íd.	4.680	6 carga.	4.680
	12 Artilleros de mar de 1. ^a á 480 íd.	5.760	6 carga.	5.760
	24 Marineros de 2. ^a	4.320	»	4.320
	6 Segundos maquinistas.	13.200	5.616	18.816
	6 Terceros maquinistas.	10.800	4.320	15.120
	12 Fogoneros de 1. ^a	8.940	»	8.940
	1 Obrero torpedista	1.800	300	2.100
	3. ^a Situación.			
Suma		72.500	14.036	86.536

Dotaciones para los 20 torpederos encargados de la defensa del litoral de las islas.	4 Tenientes de navío de 1. ^a Jefes de grupo.	20.000	14.400	34.400
	20 Tenientes de navío Comandantes	60.000	54.000	114.000
	20 Alféreces de navío.	45.000	36.000	81.000
	20 Terceros contramaestres.	19.200	6.500	25.700
	20 Terceros condestables	19.200	6.000	25.200
	20 Primeros maquinistas	60.000	27.040	87.040
	20 Segundos maquinistas	44.000	18.720	62.720
	40 Cabos de mar de 1. ^a	15.600	»	15.600
	40 Artilleros de mar de 1. ^a	19.200	»	19.200
	40 Fogoneros de 1. ^a	28.800	»	28.800
	40 Fogoneros de 2. ^a	24.000	»	24.000
	160 Marineros de 2. ^a	28.800	»	28.800
	4 Obreros torpedistas	7.200	1.200	8.400
	20 Terceros practicantes	19.200	6.000	25.200
3. ^a Situación.				
Suma		169.860	169.360	580.060

		Sueldos.	Gratificación.	Total.
Dotaciones para los 20 torpederos de alta mar encargados de cooperar al dominio del cuadrilátero Mahón-Ibiza-Cartagena-Barcelona.	5 Tenientes de navío de 1. ^a Jéfes de grupo	25.000	18.000	43.000
	20 Tenientes de navío Comandantes	60.000	54.000	114.000
	40 Alféreces de navío.	90.000	72.000	162.000
	20 Segundos contramaestres	30.000	12.000	42.000
	20 Terceros id.	19.200	6.000	25.200
	20 Segundos condestables	30.000	12.000	42.000
	20 Terceros id.	19.000	6.000	25.200
	20 Primeros maquinistas	60.000	17.040	87.040
	20 Segundos id.	44.000	18.720	62.720
	20 Terceros id.	36.000	14.400	50.400
	5 Obreros torpedistas	9.000	1.500	10.500
	20 Cabos de mar de 1. ^a	15.600	»	15.600
	40 Artilleros de mar de 1. ^a	19.200	»	19.200
	100 Fogoneros de 1. ^a	72.000	»	72.000
	200 Marineros de 2. ^a	28.800	»	28.800
	20 Terceros practicantes	19.200	6.000	25.200
Suma		677.200	247.660	924.860

Personal afecto á ambas defensas en tiempo de guerra ó experiencias.

1 Primer médico residente en Mahón	3.000	Los pluses de campaña que correspondan por su graduación y las gratificaciones de cargo á los que lo tengan.	3.000
2 Segundos id. id. en id.	4.500		4.500
3 Terceros practicantes en id.	2.880		2.880
1 Primer médico residente en Menorca	3.000		3.000
2 Segundos id. en id.	4.500		4.500
3 Segundos practicantes en id.	4.500		4.500
1 Primer médico residente en Ibiza	3.000		3.000
1 Segundo id. en id.	2.250		2.250
2 Segundos practicantes.	3.000		3.000
1 Primer contramaestre con residencia en Mahón	3.000		3.000
1 Guardaalmacén con id. en id.	2.250		2.250
1 Cocinero de equipaje para Mahón	480		480
Suma	36.360		36.360

Gastos que originaria el sostener la defensa marítima en tiempo de guerra.

DEFENSA FIJA

Importe de los sueldos correspondientes al personal de Mallorca	51.150
Idem. de los íd. íd. al íd de Menorca	91.880
Idem. de los íd. íd. al íd. de Ibiza	25.740
Por gratificaciones de mando de brigada	2.400
Por íd. íd. de cargo á los que les corresponde.	3.000
Por premios de enganche á cabos de mar y artilleros	11.520
Importe aproximado de los pluses de campaña	150.000
Por raciones de la marinería afecta á las tres islas.	56.174
Fondo de material y oficinas de la Plana Mayor	4.000
Fondo económico de las dos secciones de Mallorca.	10.000
Idem íd. de las tres íd. de Menorca.	15.000
Idem íd. de la íd. de Ibiza.	5.000
<i>Suma.</i>	<u>425.864</u>

DEFENSA MÓVIL

Importe de los sueldos de los Jefes de la defensa	50.400
Idem de los íd. de las dotaciones de 6 torpederos	86.536
Idem de los íd. de las íd. de 20 íd.	580.060
Idem de los íd. de las íd. de 20 íd de alta mar	924.860
Por gratificaciones de cargo á los que les corresponde	40.000
Por raciones de marinería de los 46 torpederos	913.000
Fondo económico de los 6 torpederos	21.600
Idem íd. de los 20 íd.	120.000
Idem íd. de los 20 íd. de alta mar	163.000
<i>Suma.</i>	<u>2.904.456</u>

Gastos comunes á ambas defensas.

Importe de los sueldos del personal de la Plana Mayor	71.640
Idem de los íd. del íd. afecto á ambas defensas . .	36.360
Suma	<u>108.000</u>

RESUMEN

Sostenimiento de la defensa fija. ,	425 864
Idem de la íd. móvil.	2.904.456
Idem del personal afecto á ambas defensas	108.000
Asciende el sostener la defensa marítima en tiempo de guerra. .	<u>3.438.310</u>

*
* *

Aun colocándonos en las peores condiciones, vemos que no han resultado aterradoras las cifras representativas del valor del material y de la cantidad necesaria para sostenerlo. Ya hemos dicho que probablemente podría descontarse íntegro el valor del material constitutivo de la defensa fija, debido á la gran cantidad de torpedos, cables, baterías, etc., etc. que en los arsenales existe almacenado, y aunque así no fuera, basta comparar la cifra

total con el valor *de un acorazado* y plantear el siguiente problema: *¿Atacadas las Baleares por una potencia marítima de primer orden, su defensa será más eficaz con un acorazado ó con el material fijo y móvil que en estos ligeros apuntes se propone?* No sé si el apasionamiento nos conduce á creer que la solución de este problema salta á la vista, y que sobre el mismo no cabe discutir.

Si entramos á analizar la cantidad que en concepto de conservación del material arroja el anterior presupuesto, debemos partir de lo que se necesita para el sostenimiento de la defensa marítima en tiempo de paz, á la cual, obrando con lógica, debiéramos rebajar el valor íntegro de lo que actualmente cuesta á la Marina los diferentes servicios de Baleares (Comandancias, Ayudantías de Marina, Comisaría y Habilitación, Guardacostas, Sección torpedista, etc., etc.), que, siendo la mayor parte secundarios, podrán ser desempeñados por el personal que á la defensa marítima hemos asignado. Ignoramos á cuanto asciende actualmente lo que invierte el ramo de Marina en el archipiélago balear; pero casi podemos asegurar que, sustituyendo por una *defensa marítima* racional los servicios que ahora están confiados á la Marina militar, el sacrificio no sería muy sensible y desde luego no elevaría mucho las cifras del actual presupuesto.

Terminaremos este capítulo diciendo que, en nuestro concepto, la *defensa marítima entera* debiera permanecer cuatro meses armada cada año para práctica del personal, que se sometería á un plan de maniobras en combinación con la Escuadra, y los ocho meses restantes en situación económica ó de paz.



V

MANDO SUPREMO DE LAS ISLAS BALEARES.

A nadie que sea medianamente conocedor de la topografía balear y tenga además en cuenta lo limitada que es la extensión territorial del archipiélago, puede ocultársele que la guerra terrestre no se presentará en ninguna de las fases de una guerra de conquista. Si el enemigo llega á realizar un desembarco, dada la escasez de tropas que la lógica aconseja sostener en cada una de sus islas, difícil, por no decir imposible, consideramos detener el avance rápido del invasor, á menos que sólo sea parcial el desembarco, y como casi es un axioma militar que *plaza sitiada, plaza tomada*, en nuestro sentir, más ó menos tarde caería en poder del enemigo la población en que estuviesen concentradas nuestras fuerzas militares. Sólo en la isla de Mallorca, de mayor extensión territorial que las demás del archipiélago y de to-

pografía bastante montuosa, cabe suponer que á un desembarco podría suceder una etapa de guerra de montaña; sin embargo, nos prueba lo remota que es tal suposición el que hasta la fecha no haya tratado el ramo de Guerra de establecer en aquella isla ninguna línea interior defendida por fortificaciones permanentes que impida el avance del invasor.

Creemos, por lo tanto, que las diferentes fases que pueden presentarse en una lucha que tenga por teatro las islas Baleares, se reducen á *bloqueo, desembarco, bombardeo y combate naval*, cuyas operaciones marítimo-militares parece lógico que deben ser contrarrestadas por personal de la Armada, por formar todas juntas el cuerpo de doctrina de la estrategia naval. Así lo pensaría también el *gran mariscal* Moltke al incorporar á los servicios de la naciente Marina de Alemania la defensa total de las costas del imperio; de manera no muy diferente discurría el insigne francés M. Lockroy al presentar en el mes de Enero de 1894 al Congreso de la vecina República su ruidosa proposición referente á la defensa del litoral, y algo parecido han pensado no pocas elevadas personalidades, que sería interminable enumerar, entre las que citaremos el insigne Almirante Réveillère (*) y á los ilustres autores de *L'Es-*

(*) En su obra titulada *Conquête de l' Ocean* defiende con ca-

say de strategie navale, repetidas veces citado en el curso de estos incompletos apuntes.

Sobre el tapete está continuamente en Francia un asunto parecido al que nos ocupa, y pocos son los estudios de actualidad dedicados á organización marítima que no aludan más ó menos directamente á dicho asunto. Nos referimos al mando supremo de la isla de Córcega, que muchos defienden debiera radicar en la clase de Almirantes en vez de proveerse entre los Generales del Ejército, por lo regular poco conocedores de la guerra marítima, que sólo tiene con su profesión algunos puntos de contacto. No deja de tratar dicho asunto la obra del Comandante Z... y H. Motechant, que tantas veces hemos citado, y tambien un ilustrado Oficial que, ocultando su nombre bajo el pseudónimo de *Un marin corse*, reclama para la Armada la defensa de Córcega en *La Marine française*, correspondiente á 8 de Octubre de 1893; el 22 del mismo mes el Almirante Réveillère dirigió en la misma revista una carta abierta al Almirante Vallón, entonces diputado, llamándole la atención sobre el es-

lor dicho asunto, hasta el punto de considerar axiomático que *la defensa de las costas es una de las atribuciones naturales del Ministerio de Marina*. Nosotros lo creemos también así, y si no nos detenemos en demostrarlo, es porque consideramos concluyente lo expuesto en la página 19, tomo XLV de la REVISTA GENERAL DE MARINA por nuestro distinguido amigo y compañero Sr. Carvia.

crito del «Marin Corse», y formulando igual petición con respecto á Cotentin, cuyos proyectos fueron aprobados calurosamente el 19 de Noviembre en nombre de la «jeune marine» por el citado Almirante, que poco después presentó la proposición al Congreso.

Sin embargo, de un estudio comparativo entre las costas y topografía de la isla de Córcega y archipiélago balear, claramente se deduce que son muchas más las razones que abonan en favor de que radique en la clase de Almirantes el gobierno general de las Baleares que el de la isla de Córcega, y á pesar de ello, poco, muy poco, se ha dicho y escrito relativo á tal asunto, que para la Marina reviste una importancia excepcional. Que nosotros sepamos sólo el distinguido Jefe de la Armada señor Gutiérrez Sobral, incansable defensor de toda idea cuya realización redunde en bien de la patria y la Marina, ha tocado dicho asunto en un artículo que con el título de «Baleares y Canarias», vió la luz en el número 45 del *Mundo Naval Ilustrado* correspondiente al 1.º de Marzo de 1899, cuyas indicaciones no tuvieron eco, como carecen de él en nuestra caduca corporación casi todas las ideas que no se basan en la tradición y rutina.

No se nos oculta que el espíritu público es hoy más refractario que nunca á todo lo que respira ambiente marítimo, y que entre el cú-

mulo de objeciones que á mi proposición se opondrían, seguramente destacárase la de suponer inepto para esta clase de servicios al personal de la Armada. Sin embargo, no sería esta conclusión arrancada de la historia, pues (*), «en este mismo siglo, en 1812, en la época
«más difícil para la América española, fué Go-
«bernador y Capitán general de la isla de Cuba
«durante cuatro años el Vicealmirante, de hon-
«rosísima memoria, D. Juan Ruiz de Apodaca;
«y tan satisfecho quedó el Gobierno español y
«la isla de Cuba de su cumplido desempeño, que
«de allí le llevó á ser virrey en propiedad de
«Méjico, en donde, sofocando rebeliones y sobre-
«saliendo en su difícil gobierno, ganó el título
«de Conde de Venadito, cuya memoria se ha
«perpetuado sobre la popa de los buques.

«Gobernador y Capitán general de Cuba,
«precisamente por sucesión, en tiempos más re-
«cientes, en 1843, lo fué el Vicealmirante don
«Francisco Javier Ulloa, de no menos honrosa
«memoria; virrey de Buenos Aires fué el Con-
«tralmirante Cisneros; Gobernadores y Capita-
«nes generales de Filipinas, en propiedad ó por
«sucesión, lo fueron los Generales ó Jefes de la
«Armada Basco, Berenguer de Marquina, Gar-

(*) Todo lo que va entre comillas está copiado de un discurso pronunciado en el Congreso por el Exmo. Sr. D. Ramón Auñón, Marqués de Pilares, en el cual defendía que en las posesiones de Ultramar, en ausencia del Gobernador general, debía ejercer sus funciones el Comandante general del Apostadero.

«doqui, D. Francisco de Paula Pavía, entonces
«Brigadier de la Armada y Capitán general del
«Apostadero, á quien todos hemos conocido des-
«pués siendo Ministro de Marina; el Contralmi-
«rante Rodríguez-Arias en iguales condiciones,
«y últimamente, el General Malcampo, que lo
«fué en propiedad durante dos años.

«Y no se diga que aquellos distinguidos ma-
«rinos dejaron deficientemente cumplidos sus
«deberes como militares ni en la mar ni en la
«tierra, y que por esto se les anteponen los se-
«gundos Cabos, porque escritas estan las cam-
«pañas de Apodaca, que por tierra ganó al ene-
«migo 282 cañones é hizo prisioneros más de
«15.000 hombres.

«Marino era Liniers, el héroe defensor de
«Buenos Aires contra las poderosas Escuadras
«de Inglaterra; marino era Velasco, el defensor
«ilustre del Morro de la Habana; marino era Ri-
«quelme, muerto gloriosamente sobre el campo
«de batalla; marino era Valdés, el defensor de
«Cádiz contra los franceses, que hasta allí ha-
«bía llegado arrollando á nuestros heroicos Ejér-
«citos; y en el orden civil y de gobierno, Re-
«gentes fueron Ciscar, Agar y el mismo Valdés,
«en la ocasión más difícil para la vida de la
«patria.»

Recientes están todavía el recuerdo de có-
mo peleó en Santiago de Cuba la batería de la
Socapa, servida por personal de la Armada;

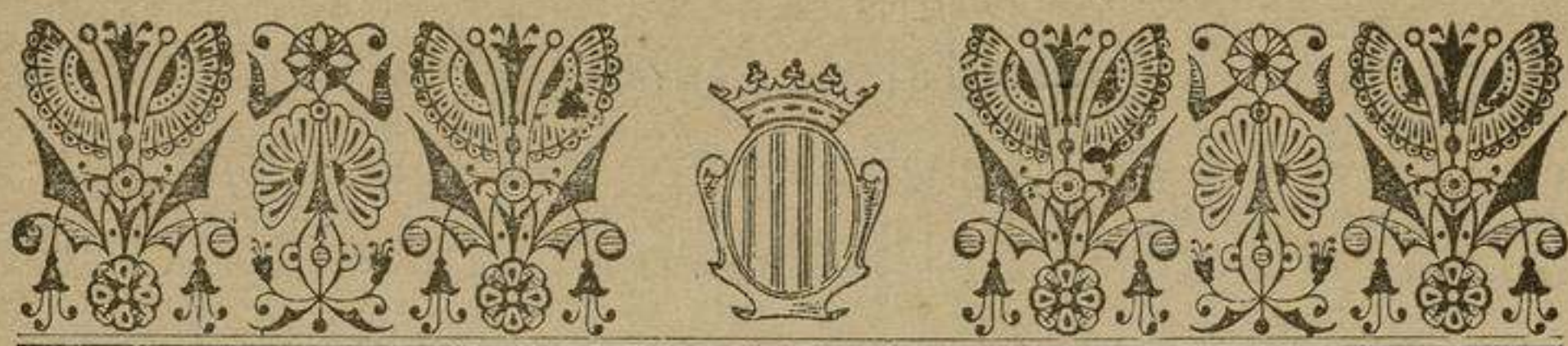
de la intachable conducta y pericia militar del batallón que con las dotaciones de nuestra destruída Escuadra se formó en Manila después del combate naval de Cavite, y de las compañías de desembarco de la Escuadra de Cervera, al frente de las cuales halló honrosa muerte el valiente y sabio Capitán de Navío señor Bustamante, cuya pérdida no será nunca bastante llorada por la Marina entera, para que se dude con fundamento de la pericia y valor de un personal que, por sus gloriosas tradiciones, tan bien adquiridas como conservadas, es digno de consideración y gratitud.



IBIZA

Y LA

DEFENSA MARITIMA DE LAS BALEARES



Una corriente, á mi entender perniciosa, y que puede ejercer excepcional influencia sobre la futura defensa marítima del archipiélago balear, invade por momentos la pública opinión y penetra hasta en los centros oficiales en cuyas manos se pondrá un día quizá no lejano la resolución del arduo problema de la defensa marítima de este grupo de islas, más codiciado que otra región cualquiera de las que cobija el pabellón español.

Por una parte el intenso clamoreo de algunos miembros de los Cuerpos Colegisladores, que obedeciendo á presiones regionales y suggestionados por personalidades, que aunque eximias, son poco conocedoras de las necesidades marítimo-militares del archipiélago balear y

por otra la opinión, si bien autorizada, tal vez errónea de algunos jefes del ejército y armada, transmitida al país en publicaciones que á pesar de su carácter técnico están perfectamente al alcance del público profano que por afición no le bastaría la lectura de trabajos relacionados con la defensa nacional, han logrado crear á favor de la importancia militar y estratégica de la isla de Ibiza una atmósfera que sin duda alguna conducirá por torcidos derroteros el establecimiento de la futura defensa marítima de las Baleares.

No se me oculta la importancia estratégica de la isla de Ibiza, *siempre que se trate de la dominación española en el archipiélago balear*, pero la falta de puertos y radas en donde puedan refugiarse los elementos pertenecientes á la marina de guerra nacional, la limitadísima extensión territorial de dicha isla donde no se puede contar con más recursos que los que la previsión oficial amontone en tiempo de paz á costa de enormes sumas, á las que quizá se les podría dar mas lógica y productiva colocación y finalmente lo poco codiciada que en todos tiempos ha sido la isla de Ibiza por las potencias marítimas que sin cesar han tenido puestas sus miras ambiciosas sobre este inmejorable archipiélago, nos revelan claramente que invertir en la mejora de su puerto grandes créditos para que quede convertido en puerto mi-

litar inexpugnable, es empeñarse en una empresa de costosa y difícil realización que nada justifica dada la existencia en el mismo archipiélago del inmejorable puerto de Mahón, considerado por todas las autoridades navales extranjeras como clave del conflicto inter-mediterráneo que vislumbran las mas eximias personalidades de la diplomacia.

Precisa antes de pensar convertir aquel fondeadero en puerto de guerra, proyectar las obras necesarias para detener el cegado del mismo efecto de la invasión de las arenas litorales, y otras causas concurrentes entre las que se destaca en primer término el desagüe de algunos torrentes, uno de los cuales serpentea por las estribaciones de la cordillera del *Furnás* en donde á pesar de presentar ancho y profundo cauce, desbórdase con frecuencia, atraviesa terrenos de regadío, inundándolos casi siempre, reúne con otros torrentes en el sitio denominado *La Copa*, y desemboca en el puerto á corta distancia del punto en donde vierte las aguas que conduce el torrente de *Cana Glandia*, arrastrando ámbos grandes cantidades de materias orgánicas é inorgánicas que van á engrosar la capa de légamo que forma el lecho del puerto.

Por otra parte bastaría hacer una ligera reseña histórica de las vicisitudes por que ha pasado el puerto de Ibiza durante el siglo que

termina (1) para comprender que será en todas ocasiones vano empeño el querer convertir en puerto militar un fondeadero al que la Naturaleza tan solo ha dotado de escasas condiciones de seguridad marinera, negándole en absoluto las militares, y en consonancia con ella han obrado las pasadas generaciones sin exceptuar ni la que sirvió bajo el próspero reinado del Emperador Carlos V, durante el cual se levantaron las altísimas murallas que ciñen la villa antigua, pues aquellas fortificaciones fueron tan solo creadas para repeler los frecuentes ataques sarracenos.

Comprendo y así lo he consignado en el curso de estos estudios (2) que la isla de Ibiza ha de jugar un importante papel en la defensa marítima del archipiélago balear convirtiendo su único puerto *en inmejorable refugio para una escuadrilla de torpederos* que coopere á conservar siempre expeditas las comunicaciones con la península, pero bajo ningún concepto se puede aceptar que tan solo de la eficacia de los torpederos que tengan á Ibiza como base de operaciones depende el que siga el archipiélago comunicándose con la metrópoli y menos todavía que la pérdida de la citada isla arrastre consigo la dominación de las Baleares, extremos

(1) Vease el folleto titulado *El puerto de Ibiza* debido al erudito escritor balear Sr. Fajarnés. Página 25 y sucesivas.

(2) Vease la página 129.

que se consideran axiomáticos en algunas publicaciones de carácter técnico.

La llave del archipiélago balear será siempre el puerto de Mahón, y en sus aguas es donde se ha de resolver en día quizá no lejano, el importante problema de la dominación de estas islas. A merced del Almirante que puesto al frente de una regular escuadra pueda utilizar el puerto de Mahón *como punto de apoyo de su flota* estarán siempre todas las islas Baleares; y la posesión del citado puerto será en todas ocasiones un factor de importancia capital en el curso de una campaña en que esté indicado un ataque á las poblaciones comerciales enclavadas en las costas levantinas de la península.

Por otra parte, las comunicaciones en lo que se refiere á trasmisión de órdenes y noticias sobre nuevos armamentos y planes de ámbos beligerantes no ha mucho ha quedado perfectamente patentizado que no pueden ser interrumpidas mientras siga ondeando en Mallorca el pabellón español; y referente á la dificultad de aportar recursos de boca y guerra al archipiélago, no veo que sea Ibiza escala obligada para el aprovisionamiento de las demás islas, pues considero muy factible el sostener simultáneamente expeditas las comunicaciones con la metrópoli de las tres islas importantes que componen el archipiélago balear, con tal que se trate de dominar sirviéndose de un crecido nú-

mero de torpederos el cuadrilátero que forman los puertos de Mahón é Ibiza enclavados en las dos islas extremas de las Baleares y los de Barcelona y Cartagena situados en las costas levantinas de la península Ibérica.

Si por el contrario, se acepta como medio de conservar las comunicaciones entre España y el archipiélago balear, el sostener en tiempo de guerra un continuo crucero entre los puertos de Ibiza y Cartagena cuya distancia directa se eleva á 125 millas ¿qué dificultad existe para que se sustituya aquel procedimiento por el de guardar la derrota entre Mahón y Barcelona que separan igual número de millas de agua? Creo firmemente que uno y otro procedimiento adolecen de tantos defectos que harían quizá ineficáz la defensa marítima del archipiélago, pero entre ellos se destaca ante todo á favor del segundo la economía grandísima que envuelve el tener dotado el puerto de Mahón de poderosas fortalezas y en el mismo los restos de un antiguo arsenal, digno de mejor suerte, y otros elementos marítimos de defensa que coadyuvarían á la más completa eficacia de la escuadrilla. No son estas, sin embargo, razones que me seduzcan hasta el punto de aceptar como bueno el segundo procedimiento, pues tengo la firme convicción de que solo con el dominio de la extensión de mar que encierra el mencionado cuadrilátero, puede conseguirse

el tener aseguradas las comunicaciones entre las Baleares y las costas de España, desligando de esta manera á cada una de las islas del archipiélago de la suerte que durante la campaña quepa á las demás, que puede ser bien distinta dados los recursos militares de que disponen, la índole diferente de sus costas, su extensión territorial y hasta el espíritu de sus pobladores, que tomaran ó no parte activa en la campaña.

Creemos por lo tanto que el único porvenir de la isla de Ibiza bajo el punto de vista marítimo-militar es convertir su puerto en inmejorable punto de apoyo para una escuadrilla de torpederos, que cooperen en unión de las fuerzas navales asignadas á Cartagena, Barcelona y Mahón al dominio de la zona marítima que encierran dichos puertos, pues, pretender que de la escuadrilla asignada á Ibiza depende única y exclusivamente el conservar las comunicaciones del archipiélago balear con la Metrópoli, es vano empeño que probablemente precipitaría la pérdida de las Baleares si las complicaciones internacionales una vez repuestos de nuestras heridas nos arrastraran hácia una campaña naval.

Por dicho procedimiento, Mahón que ha de ser sin duda objeto del mas rudo ataque y en cuyas proximidades se han de concentrar las fuerzas navales del enemigo, será el último

punto del archipiélago donde lleguen el personal, víveres y municiones que pueda enviar la madre patria, ó mejor dicho, quedará huérfano de protección y abandonado á sus propios recursos, mientras en las demás islas del archipiélago quizá estén hacinadas de provisiones de boca y guerra que las autoridades de cada isla irán deteniendo guiadas por un mal entendido espíritu de egoismo y en previsión de los acontecimientos que puedan desarrollarse en el curso de la campaña.

La isla de Menorca ha sido, es y será siempre la más estratégica del archipiélago balear, debido á los inmejorables puertos de Mahón y Fornells que no tienen rivales en toda la costa española que bañan las aguas del Mediterráneo; y á ella por lo tanto es á la que hay que atender con preferencia puesto que ha de ser la primera en sufrir las consecuencias del bloqueo y que en su eficaz defensa estriba única y exclusivamente el que siga ó no ondeando el pabellón español, y por lo tanto es asunto vital para una bien entendida defensa marítima el asegurar sus comunicaciones con la Metrópoli, tendiendo un cable directo que arranque de la fortaleza de Isabel II (La Mola), y dotando al puerto de Mahón de elementos navales que puedan garantizar que solo temporal y brevemente quedaran, una que otra vez, interceptadas las expediciones que España en-

vie en auxilio de la guarnición bloqueada.

En mi concepto la diferencia esencial que existe entre las islas de Menorca é Ibiza en lo que á la parte estratégica se refiere puede resumirse diciendo: Que la primera debido á sus inmejorables puertos de Mahón y Fornells fué siempre una isla codiciada por todas las naciones que han aspirado á pesar más ó menos en todo conflicto inter-mediterráneo y cuya posesión para España es cuestión de vida ó muerte, porque á merced de las poderosas escuadras que pueden encerrar desahogadamente los mencionados puertos, estarán siempre las demás islas y las costas españolas de levante; mientras que la posesión de la segunda solo puede prestar á España un auxilio importante en el problema de la defensa marítima del archipiélago, *si se adopta para la misma como elemento principal el torpedero*, pero, bajo ningun concepto está ligada con Ibiza la posesión de todo el archipiélago, ni la suerte de nuestras poblaciones comerciales que bañan las aguas de los golfos de Leon y Valencia, porque carece de puerto natural, y la nación de recursos para sepultar en aquellas aguas, y tierras que las limitan, los millones que requiere la creación de un puerto de guerra moderno con todos los elementos marítimos y militares que deberr formar parte integrante de los mismos.

Preciso es no olvidar tambien que con la creación en las islas Baleares de un nuevo puesto militar se conseguiría sin duda aumentar la codicia con que miran este archipiélago algunas naciones extranjeras y prepararles una fácil victoria el día que en el curso de negociaciones motivadas por divergencias entre dos Estados, el cañón haga enmudecer á la diplomacia. Quizá la capitulación de Ibiza, que por las condiciones de su rada nunca sería un verdadero puerto militar, arrastrara consigo la pérdida del archipiélago entero, basándose en precedentes cancillerescos establecidos en el tratado de París, al considerar perdido nuestro vasto imperio colonial de Oriente por la sola razón de haber capitulado la plaza de Manila.

A la enorme suma que haría falta sepultar en las márgenes del puerto de Ibiza para que quedara convertido aquel fondeadero en *el puerto militar mas importante de las Baleares* (según propone un erudito escritor naval) se le daría seguramente más lógica colocación poniendo en el archipiélago canario los cimientos de un puerto militar emplazado en el fondeadero conocido con el nombre *del Río* situado en el freu que forman las islas Graciosa y Lanzarote, obra sin duda alguna costosísima, pero de una necesidad que supera todas las que hoy tiene España si no se piensa en abandonar

aquel archipiélago, sin intentar su defensa, el día que se vea amenazado de dejar de figurar entre el número de las provincias españolas.

Las razones expuestas y muchas más que están en la conciencia de cuantos por la índole de su cargo han podido apreciar de cerca las necesidades marítimo-militares del archipiélago que nos ocupa, deben revelarnos el grave pecado, sin absolución posible, en que se incurriría al cimentar la defensa marítima de las islas Baleares en la posesión del puerto de Ibiza, cuando existe en el mismo archipiélago un puerto militar que por lo inmejorable ha sido tan codiciado siempre, que su nombre figura en casi todas las páginas de la historia en que se narran las campañas marítimas que han tenido al Mediterráneo occidental como teatro de operaciones y mar de batalla.

No nos cansaremos de repetirlo. Mahón y solo Mahón es la llave del dominio español en las islas Baleares y de la posesión de las costas levantinas de la Península Ibérica. Y ante esta convicción, que á todas aventaja en firmeza, nos produce ratos de amargura ver el mal cauce que se dá á la opinión al tratar de poner los cimientos de la defensa que incumbe á la Marina y presenciar los torcidos derroteros emprendidos por el Ramo de Guerra en lo

relativo á la defensa del archipiélago, que parece tender mejor que á defender este codiciado puerto, á que los proyectiles del enemigo no alcancen las afiladas agujas y capiteles de la esbelta *Seo*, ni al *Palau*, ni á la *Almudaina*, como si estos tres edificios constituyeran en sí el archipiélago balear.



LAS BRIGADAS TORPEDISTAS
Y LA TELEGRAFÍA ALADA





Sr. D. Antonio García Tudela ⁽¹⁾

La organización de la defensa marítima de un litoral, tomando como base las escuadrillas de torpederos, requiere como elemento auxiliar la existencia, de palomares navales. Por eso miro con simpatía y sigo con marcado interés las recientes disposiciones dictadas por el Ministerio de Marina que tienden á organizar la telegrafía aladada en todos los puertos que por su importancia militar y estratégica están llamados á servir de pilares para la defensa marítima de nuestras desamparadas costas; por eso me felicito de la tendencia previsora que revelan las citadas disposiciones, que miro

(1) Esta carta abierta fué publicada en *El Mundo Naval Ilustrado*, con motivo de la creación de un palomar naval en Mahón. Si la hacemos figurar en esta colección de artículos es por su relación con la defensa de este Archipiélago.

como síntomas inequívocos de que predomina la sana idea de crear bajo la base del torpedero la defensa marítima móvil de nuestro extenso litoral, y por eso creo un deber de compañerismo, que cumplo con gran satisfacción, felicitarle por haber conquistado con sus méritos indiscutibles el derecho de ser elegido para implantar una reforma de importancia tan reconocida en toda defensa marítima bien organizada.

Es esta por su índole una reforma de las que ha de mirar con indiferencia y hasta con desprecio el personal poco versado en la especialidad de defensa de costas, y por eso requiere más que otra de resultados tangibles é inmediatos, que al surgir en esta época de movilidad en la organización naval, lo haga asentada en sólidas bases y con una reglamentación que carezca de imprevisiones y que exija responsabilidad, exenta de nebulosidades. Si no ocurre así, los palomares de Cádiz, Mahón y Ferrol, serán semilleros de vicios y fiel reproducción del que existe en el Arsenal de Cartagena gracias á su munificencia y que crearon con buenos principios sus aficiones colombófilas; si no ocurre así solo constituirán las mensageras una nueva carga, aunque ligera, para el presupuesto y un aumento de papeleteo en la documentación mensual, sin que pueda esperarse rendimiento alguno si al surgir una

campana se ven nuestras costas asediadas por un bloqueo más ó menos eficaz, pues, mucho mejor que yo sabe usted que las ventajas estratégicas que puede proporcionar la telegrafía alada, caen desplomadas de la cúspide á la base cuando no se consideran principales los servicios inherentes á la misma y se desatienden por economía ó incuria las prescripciones que con tanta previsión ha amontonado la adelantada ciencia colombófila que cultivan con positivos resultados distinguidos oficiales de ingenieros militares.

Tal es la importancia que en la organización militar se dá al servicio de comunicaciones sirviéndose de las palomas mensageras, que he tenido ocasión de ver el proyecto de un palomar modelo con destino á la fortaleza de *Isabel II* (Mahón) en el cual su presupuesto de construcción se elevaba á unas 35.000 pesetas, cifra al parecer elevadísima y sin embargo es hasta cierto punto reducida si se tiene en cuenta que todo proyecto de palomar militar tiene como programa de necesidades los artículos del reglamento de los mismos, en el cual todo está previsto y obedece á investigaciones más ó menos profundas de la ciencia colombófila y de la telegrafía alada. Se necesita en los palomares militares que haya medios de tener separados los machos de las hembras para no permitirles más que una reproducción anual; que haya los

necesarios departamentos para palomas atacadas de enfermedades comunes y de dolencias infecciosas contando en cada caso con la separación de séxos; no se pueden echar en olvido las dependencias necesarias para adelantarles ó retrasarles la muda á fin de que al presentarse el momento de sacarles partido no estén en ese periodo que las inutiliza para el desempeño de su cometido; se necesita una nueva instalación con todas las necesidades anteriormente expuestas para las mensajeras procedentes de los demás Centros con que se quiera comunicar, las cuales no pueden mezclarse con las otras para evitar que se encariñen con el nuevo palomar; es de imprescindible necesidad un gabinete fotográfico completo y una excelente cámara de ampliación y reducción para la transmisión de despachos, y hasta alojamientos para *el personal invariable* encargado del palomar que según prescriben los reglamentos militares vivirá siempre en contacto con las palomas á fin de poderlas vigilar incesantemente y obtener de cada una de ellas el mejor partido al presentarse el caso de sacar fruto á la laudatoria previsión que ha creado los palomares militares.

Si en la Armada no han de montarse en la misma forma; si la creación ha de reducirse á enviar á cada uno de los Centros á que se refiere la R. O. de 18 de Septiembre último un

centenar de palomas para que sean alojadas en cualquier azotea donde á toda prisa se construya una jaula con cuatro listones de desecho, más vale que sigamos sin ellas, porque en tal caso repito que no constituirán más que una carga, aunque ligera, para el presupuesto y un aumento de papeleteo en la documentación mensual, y por añadidura al presentarse un bloqueo se recogerán justísimas acusaciones por no sacar el provecho que las otras Marinas sacan de la telegrafía alada como auxiliar de las defensas móviles á cargo de la Marina Militar.

En cambio si se considera preferente el servicio relacionado con la telegrafía alada, fuera de duda está que se han de sacar del mismo grandes ventajas para el mejor servicio de los grupos de torpederos. Amargas horas de mortal ansiedad han de evitar en tiempo de guerra á los gefes de la defensa marítima las palomas que enjauladas se lleve el Comandante de todo torpedero á quien se encargue determinada comisión, pues, por su conducto podrá saberse que está refugiado en alguna cala ó ensenada sin comunicación después de un ataque frustrado ó coronado por el éxito; y á esta simple noticia puede deberse la salvación del torpedero con todo su personal ó la obtención de resultados positivos en una operación, que la estrategia combine, basada en el conoci-

miento de la posición que ocupa aquel torpedero.

Y si esta sola razón ya abona de sobra, no la conveniencia, sino la necesidad, de que estén dotados de palomares navales todos los puertos en que deben radicar grupos de torpederos para la defensa móvil flotante de nuestro extenso litoral la importancia de la medida se acrecienta al referirse al archipiélago Balear, cuya proximidad al Continente ha de hacer en todos tiempos eficaz este medio de telegrafía, que no conseguirá cortar ninguna escuadra bloqueadora. Pero es mi desautorizada opinión que simultáneamente deben crearse palomares navales en Barcelona é Ibiza, por que en el archipiélago balear la telegrafía alada debe resolver no tan sólo el problema de las comunicaciones locales, es decir las que existan entre el Jefe de la defensa y los Comandantes de los torpederos que están cruzando por la costa, sino también las indispensables entre los gefes de los puertos de Mahón, Ibiza, Cartagena y Barcelona cuyas poblaciones ocupan los vértices del cuadrilátero que es preciso dominar para que sea efectiva la soberanía española en el archipiélago balear. Para realizar la misión de los grupos de torpederos que radiquen en los citados puertos es preciso que para muchas de sus operaciones estratégicas obren obedeciendo á un solo impulso, convencidos del fin

armónico que debe constituir estos cuatro grupos de torpederos y esto solo se podrá conseguir asegurando las comunicaciones entre los cuatro gefes locales encargados de la sección móvil de la defensa marítima.

Por eso creo que deben ponerse á la vez los cimientos de los citados palomares, y en su organización y reglamento debe prevenirse que han de funcionar combinados, á fin de que el plan de prácticas y ejercicios á que se sometan las mensageras en épocas de experiencias, sea adecuado y en armonía con un plan estudiado de defensa marítima de este archipiélago, pues de otro modo, funcionando autónomos y desconcertadamente lo más que se conseguirá será asegurar las comunicaciones locales, con lo que no se sacará del procedimiento todo el provecho que debe redundar en beneficio de la defensa marítima.

Dos años hace proximamente que en mi estudio sobre *El Arsenal de Mahón* publicado en las columnas de esta Revista y en las páginas de la *Revista General de Marina* preconizaba como indispensable la creación de un palomar de mensageras en el puerto de Mahón; más tarde he hecho en otros estudios marítimo-militares sobre este archipiélago, alusiones á tan importante medio de comunicación y hoy gracias á sus iniciativas y constantes trabajos en favor de la telegrafía alada, veo casi realizada

en este hermoso puerto, tan desamparado por el ramo de Marina, una de las reformas que considero indispensables *si se asignan torpederos al mismo, pues, las palomas sin los torpederos son completamente inútiles.*

Queda de V. aff^o s. s. y amigo.—JOSÉ RIERA
Y ALEMANY.



FÉ DE ERRATAS

pag. ^a	línea	dice	debe decir
7	7	almacenban	almacenaban
»	29	horreroso	horroroso
12	23	botaron	botaran
54	15	potencios	potencias
60	12	inconveniente	conveniente
69	30	Escuadra	Escuela
70	21	torpedero	torpedos
85	8	por	par
121	20	al	el
144	5	representaría	presentaría
182	6	de	las
184	3	puesto	puerto

NOTA.—En los presupuestos que figuran en la página 150 y sucesivas hay algunas erratas numéricas fáciles de comprobar por las sumas y difíciles de indicar por la índole del trabajo,

ÍNDICE

Dedicatoria.	V.
Prólogo	VII
El Arsenal de Mahón	
I.—Lo que ha sido.	1
II.—Lo que actualmente es	30
<i>La Maquinista Naval</i>	40
III.—Lo que debiera ser	47
El Dique flotante construido para Subic debiera instalarse en Mahón.	79
Defensa marítima de las islas Baleares	
Introducción	91
I.—Defensa del puerto de Mahón base de operaciones.	98
II.—Defensa del litoral de las islas.	113
III.—Coöperación al dominio del cuadrilátero Mahón-Ibiza-Cartagena-Barcelona.	126
IV.—Adquisición del material y conservación del mismo	134
V.—Mando supremo de las Islas Baleares	165
Ibiza y la defensa marítima de las Baleares	173
Las brigadas torpedistas y la telegrafía alada.	187
Fé de erratas	197



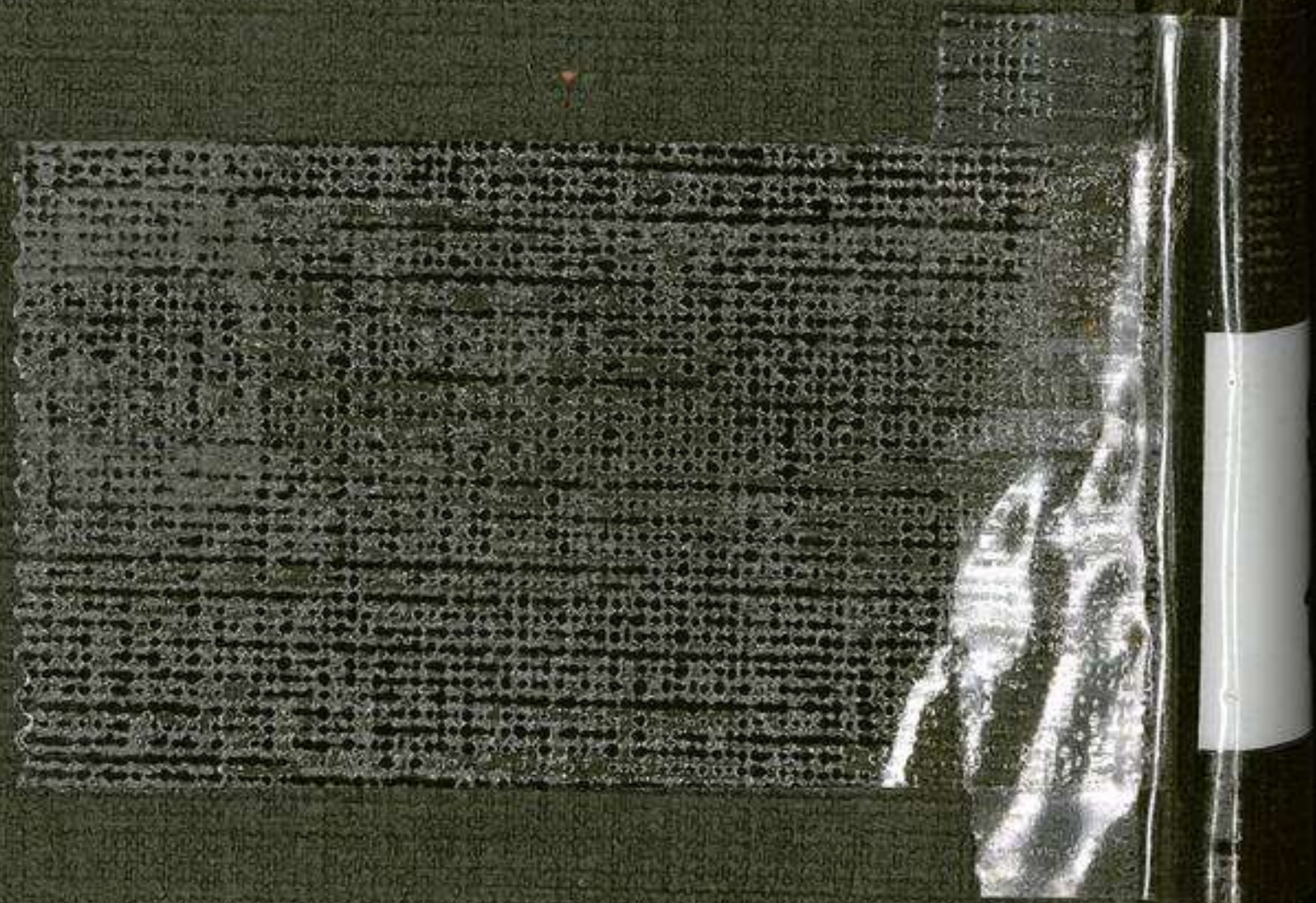
OBRAS DEL MISMO AUTOR

Instalaciones eléctricas y torpedos mecánicos	Agotada.
Algo sobre Telémetros eléctricos .	Ptas. 1'50
El Arsenal de Mahón (2. ^a Edición)	» 1'50
Defensa marítima de las Islas Ba- leares	» 1'50
Algo sobre nuestra Marina Militar (Premiado con accesit en el «Cer- tamen Naval de Almería») Se- gunda edición	» 3'00

EN PREPARACIÓN

Páginas de Historia y Táctica Naval (Subven-
cionada por el Ministerio de Marina.)





RIERA

—

ARCHIPIELAGO

BALEAR

SM

186

Ministerio de